

Mobilitätskonzept Burgwedel

Für inklusive und ökologisch vertretbare Mobilität

Impressum

Herausgeben von Stadt Burgwedel
Fuhrberger Straße 4
30938 Burgwedel

Auftrag und Koordination Stadt Burgwedel
Die Bürgermeisterin
Fuhrberger Straße 4
30938 Burgwedel

Vertreten durch
Oliver Götze
Bauamt der Stadt Burgwedel

Bearbeitung DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH
Gertraudenstraße 20
10178 Berlin

Vertreten durch
Benjamin Karl

Bearbeitungsstand 26. Mai 2025

Hinweis zur Gender Formulierung:

Bei allen Bezeichnungen, die auf Personen bezogen sind, meint die gewählte Formulierung alle Geschlechter, auch wenn aus Gründen der leichteren Lesbarkeit die männliche oder weibliche Form steht.

Inhaltsverzeichnis

1.	Anlass, Vorgehensweise und Danksagungen	6
2.	Beschlusstext	7
3.	Grundlagen	8
3.1.	Mobilität neu denken	8
3.1.1.	Mobilität als menschliches Bedürfnis	8
3.1.2.	Priorisierung der Verkehrsmittel	10
3.1.3.	Gestalten der Transformation	11
3.2.	Planungsgegenstand	11
3.2.1.	Planungsraum	11
3.2.2.	Planungshorizonte	12
3.3.	Städtebaulicher Kontext	13
3.3.1.	Siedlungsstruktur	13
3.3.2.	Demographie	17
3.3.3.	Soziales	19
3.3.4.	Arbeitsmarkt	19
3.3.5.	Pendlerbewegungen	20
3.3.6.	Modal Split	20
3.3.7.	Verkehrsrelevante Einrichtungen	21
3.3.8.	Nächstgelegene zentrale Orte	26
3.4.	Korridore	27
3.5.	Flankierende Untersuchungen	28
3.5.1.	Verkehrsentwicklungsplan 2035+ der Region Hannover	28
3.5.2.	Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) 2019	28
3.5.3.	Mobil ans Werk	29
3.5.4.	Fußverkehrscheck	30
3.6.	Zusammenfassung	30
4.	Projektbeirat	32
4.1.	Organisation	32
4.2.	Zusammenkünfte	32
4.3.	Interviews	32
5.	Stärken-Schwächen-Analyse	34
5.1.	Bewertungsmaßstab	34

5.2. Verkehrssicherheit	34
5.3. Motorisierter Individualverkehr	39
5.3.1. Ansprüche	39
5.3.2. Erreichbarkeit zentraler Orte	41
5.3.3. Fließender Verkehr	42
5.3.4. Ruhender Verkehr	44
5.3.5. Leihautos	44
5.3.6. Straßenbauvorhaben	45
5.3.7. Bewertung MIV	47
5.4. ÖPNV	48
5.4.1. Ansprüche	48
5.4.2. Erschließung	50
5.4.3. Angebot	52
5.4.4. Beförderungsqualität	56
5.4.5. Sprinti	57
5.4.6. Gewerbegebiete	58
5.4.7. Bürgerbus	59
5.4.8. Ausbauvorhaben	60
5.4.9. Bewertung ÖPNV	61
5.5. Radverkehr	61
5.5.1. Ansprüche	61
5.5.2. Radwegenetz außerorts	69
5.5.3. Radwegenetz innerorts	71
5.5.4. Radabstellanlagen	72
5.5.5. Leihräder	74
5.5.6. Ausbauvorhaben	75
5.5.7. Bewertung Radverkehr	75
5.6. Fußverkehr	76
5.6.1. Ansprüche	76
5.6.2. Fußwegenetz	80
5.6.3. Bewertung Fußverkehr	82
5.7. Mobilitätspunkte	83
5.7.1. Ansprüche	83

5.7.2.	Vorhandene Mobilitätspunkte	86
5.7.3.	Bewertung Mobilitätspunkte	87
5.8.	Ortsmitte Großburgwedel	88
5.9.	Im Klint Großburgwedel	89
6.	Potentialanalyse	92
6.1.	Motorisierter Individualverkehr	92
6.2.	Radverkehr	96
6.3.	Fußverkehr	104
6.4.	Öffentliche Verkehrsangebote	104
6.5.	Mobilitätspunkte	106
6.6.	Umgestaltung Ortsmitte Großburgwedel	108
6.7.	Umgestaltung Im Klint	114
6.8.	Entwicklungspotentiale	118
7.	Handlungsempfehlungen	121
7.1.	Maßnahmenliste	121
7.2.	Maßnahmenmatrix	121
8.	Fazit und Ausblick	122

1. Anlass, Vorgehensweise und Danksagungen

Menschen in Burgwedel wünschen sich eine Veränderung der Verkehrssituation. Dies betrifft die Stadt als Ganzes, insbesondere aber die Kernstadt Großburgwedel. Wiederholt werden Wünsche und Hinweise an die Stadtverwaltung herangetragen. Diese betreffen meist den Fuß- und Radverkehr. Für die Zukunft ist die Ausweisung weiterer Wohn- und Gewerbeflächen beabsichtigt.

Aus diesem Grund veranlasst die Stadt Burgwedel die Ausfertigung eines Mobilitätskonzeptes. Es soll

- Stärken und Schwächen der einzelnen Verkehrsträger dokumentieren,
- untersuchen, wie die Abhängigkeit vom eigenen Pkw gemindert werden kann und
- Städtebauliche Entwicklungspfade aufzeigen

Das Konzept schließt mit einer Reihe von Handlungsempfehlungen.

Die Erstellung dieser Untersuchung gelang nur durch eine produktive und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung. Regelmäßige Zusammenkünfte mit Bürgermeisterin Frau Wendt und Herrn Götze und Frau Semmler aus der Bauverwaltung haben geholfen, Schwerpunkte richtig zu setzen. Qualität und Nutzwert des Konzeptes haben sich dadurch verbessert.

Insbesondere sei Frau Bertke (Stadtverwaltung, Team Umwelt) für die fortwährende kollegiale Unterstützung auf dem kurzen Dienstweg gedankt. Innerhalb des Projektbeirates wirkte Frau Bertke für die Verwaltung mit. Es gelang dadurch, manche Anliegen sofort abschließend zu beantworten. Wann immer es bspw. um eine Bereitstellung notwendiger Informationen, die Bereitstellung von Räumen, die Organisation von Kontakten ging, gab es schnelle Hilfe. Alle benötigten Ressourcen wurden schnell und unkompliziert bereitgestellt.

Bereits während der Bearbeitung des Konzeptes wurde durch die Verwaltung einzelne Handlungsempfehlungen aufgegriffen und die Umsetzung erster Maßnahmen veranlasst.

2. Beschlusstext

Der Ausschuss für Umwelt, Energie und Mobilität der Stadt Burgwedel beschließt den vorliegenden Bericht zum Mobilitätskonzept Burgwedel als Grundlage für die weitere Stadtentwicklung.

Die Verwaltung wird beauftragt, alle Maßnahmen weiter zu verfolgen. Die Umsetzung haushaltswirksamer Maßnahmen erfolgt auf Grundlage einzuholender Einzelbeschlüsse.

Burgwedel, den 11. September 2025

3. Grundlagen

Mit diesem Teil soll der beginnenden Untersuchung das nötige Fundament bereitet werden. Eingangs wird die Bedeutung von Mobilität für unser Zusammenleben dargelegt. Damit die Wichtigkeit eines Mobilitätskonzeptes unterstrichen werden. Die Organisation des Verkehrs und die Entwicklung einer Gemeinde sind wie kaum zwei andere Bereiche miteinander verzahnt. Im Anschluss wird die Stadt Burgwedel umfassend hinsichtlich aller relevanten statistischen Aspekte untersucht. Es werden alle dienlichen Daten ausgelesen, dokumentiert und fallweise diskutiert. Relevante Dokumente werden benannt.

3.1. Mobilität neu denken

Das Bild der Verkehrsplanung hat sich über die letzten Jahrzehnte deutlich gewandelt. Nachfolgend sind die aktuellen Ansprüche einer integrierten Planung formuliert.

3.1.1. Mobilität als menschliches Bedürfnis

Die Art und Weise, wie wir unseren Verkehr organisieren, ist fundamental für unser Zusammenleben. Das betrifft uns als Gesellschaft in unseren Kommunen, in unserem Land und als Teil eines Ökosystems. Menschen bewegen sich. Sie möchten zur Arbeit, zur Schule, zu Freunden, einkaufen oder in die Freizeit. Mobilität beschreibt genau dieses Bedürfnis, sich als Mensch fortzubewegen.

Es ist unbestritten, dass es viel unnützen Verkehr gibt. Die Ansicht aber, dass man Verkehr nur genügend verhindern müsse, um unsere Verkehrsprobleme zu lösen, ist irreführend. Verkehr ist ohne Zweifel eines unserer größten Ärgernisse. Er ist aber auch das Schmierfett unseres modernen Lebens.

Der Begriff der „Mobilitätsarmut“ beschreibt einen Zustand, in welchem Menschen diese Teilhabe verwehrt bleibt, weil sie sich nicht fortbewegen können. Das kann ein fehlender Pkw sein, wenn das Wohnhaus außerhalb fußläufiger Erreichbarkeit liegt und es kein öffentliches Verkehrsangebot gibt. Es kann aber auch etwas ganz Elementares sein, wie z. B. ein unbefestigter Weg für Rollstuhlfahrende.

Mobilität ist für uns Menschen der Garant, am gesellschaftlichen Leben teilhaben zu können. Dass wir dabei künftig häufiger die Straßenbahn, den Bus, unser Fahrrad oder die eigenen Füße anstelle des Autos benutzen sollen und können, ist deswegen zwar auch eine ökologische, aber vielmehr eine soziale Frage.



Abbildung 1 Nachhaltigkeitsziele der UN

Von den 17 durch die UN ausgerufenen Nachhaltigkeitszielen werden mindestens 13 durch Mobilitätsmanagement beeinflusst, u. a.:

- **Ziel 1 – Armut bekämpfen:** Der Anteil an durch Mobilitätsarmut betroffenen Menschen ist messbar höher, wenn der Autoverkehr die einzige bzw. dominante Verkehrsform ist. Es würden alle ausgeschlossen, die keinen Führerschein haben oder haben wollen. Und das ist noch ungeachtet der Frage, ob ein Pkw tatsächlich verfügbar wäre. Die Kosten für einen privaten Pkw belasten vor allem Menschen mit geringem Einkommen. Der Zugang zum ÖPNV oder zum eigenen Fahrrad, ob mit oder ohne Elektroantrieb, ist hingegen deutlich niedrigschwelliger. Die Möglichkeit, sicher mit zu Fuß oder dem Fahrrad mobil zu sein, lindert deren Belastungen erheblich. In prekären Fällen eröffnet diese Alternative überhaupt erst eine Möglichkeit zur Teilhabe am öffentlichen Leben, weil der Zugang zu einem Pkw finanziell verwehrt ist.
- **Ziel 3 – Gesundheit und Wohlergehen:** Die Stadt wird zum Fitnesscenter, wenn Menschen ihre Wege mit dem Rad oder zu Fuß, ggf. mit Unterstützung durch einen guten ÖPNV, erreichen können. Die positiven Effekte auf die körperliche und geistige Gesundheit durch viel Bewegung sind hinreichend bewiesen.
- **Ziel 5 – Geschlechtergleichheit:** In Deutschland besitzen 2021 etwa 84 Prozent aller Männer einen Führerschein, aber nur 79 Prozent aller Frauen. Gerechnet auf die Altersgruppe von 17 bis 44-Jährigen beträgt der Unterschied sogar gute zehn Prozent. Frauen haben, wenngleich dieser Unterschied schwindet, weniger Zugang zu einem eigenen Pkw als Männer. Tendenziell sind besonders Frauen innerhalb einer Auto-orientierten Verkehrsplanung benachteiligt.
- **Ziel 8 – Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum:** Insbesondere Radverkehr und ÖPNV ist ein Katalysator für lokale Wertschöpfung. Während Ausgaben für den Betrieb eines Autos tendenziell an globale Unternehmen gehen, bleibt im Radverkehr und ÖPNV das Geld am Standort. Darüber hinaus setzt der Verzicht auf ein eigenes Auto Kaufkraft frei, die dem lokalen Einzelhandel nutzen kann.
- **Ziel 11 – Nachhaltige Städte und Gemeinden:** ÖPNV und Radverkehr sind im urbanen Kontext die mit Abstand effizientesten Verkehrsformen. Die volkswirtschaftlichen Aufwendungen für Bereitstellung und Durchführung sind nur ein Bruchteil dessen, was für den Autoverkehr erforderlich ist. Autoverkehr ist mit

allen übrigen Verkehrsformen praktisch inkompatibel. Straßen werden wegen der gefahrenen Geschwindigkeiten mehrheitlich ausschließlich von Autos benutzt. Daraus folgt eine Trennungswirkung. Hingegen können Radfahrende, Rollstuhlfahrende und Fußgänger sich im Bedarfsfalle vorhandene Infrastrukturen teilen. Zur Not auch mit Bussen und Straßenbahnen. Auf jenen Flächen, die der Autoverkehr beansprucht sind dann auch im Verhältnis die wenigsten Menschen unterwegs. Im Vergleich zum Radverkehr ist der Flächenverbrauch z.B. etwa um das 10fache größer. Gegenüber einer halb besetzten Straßenbahn ist es das 50fache! Hinzu kommen Platzbedarfe für Stellplätze – selbst während des Berufsverkehrs ist etwa die Hälfte aller Fahrzeuge abgestellt. Auf Parkplätzen wirken Autos als thermische Masse nachteilig auf das Mikroklima. Es sei unterstellt, dass die Rückgewinnung zumindest eines Teils dieser Flächen für das gegenseitige Begegnen und Zusammenleben in unseren Gemeinden von großem Vorteil wäre.

- **Ziel 13 – Maßnahmen zum Klimaschutz:** Der Verkehr ist für ein Fünftel aller Treibhausgasemissionen verantwortlich. Wer zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs ist, mindert den Eintrag von Treibhausgasen in die Atmosphäre.

Die Aufzählung ist nicht als abschließend zu betrachten. Dennoch sei davon auszugehen, dass es im gesamtgesellschaftlichen Interesse ist, wenn Menschen künftig häufiger das Rad, den Bus, die Bahn oder auch nur die eigenen Füße benutzen.

In der Stadt der Zukunft werden nicht die Armen mit dem Auto fahren.

In der Stadt der Zukunft werden die Reichen mit der Straßenbahn kommen.

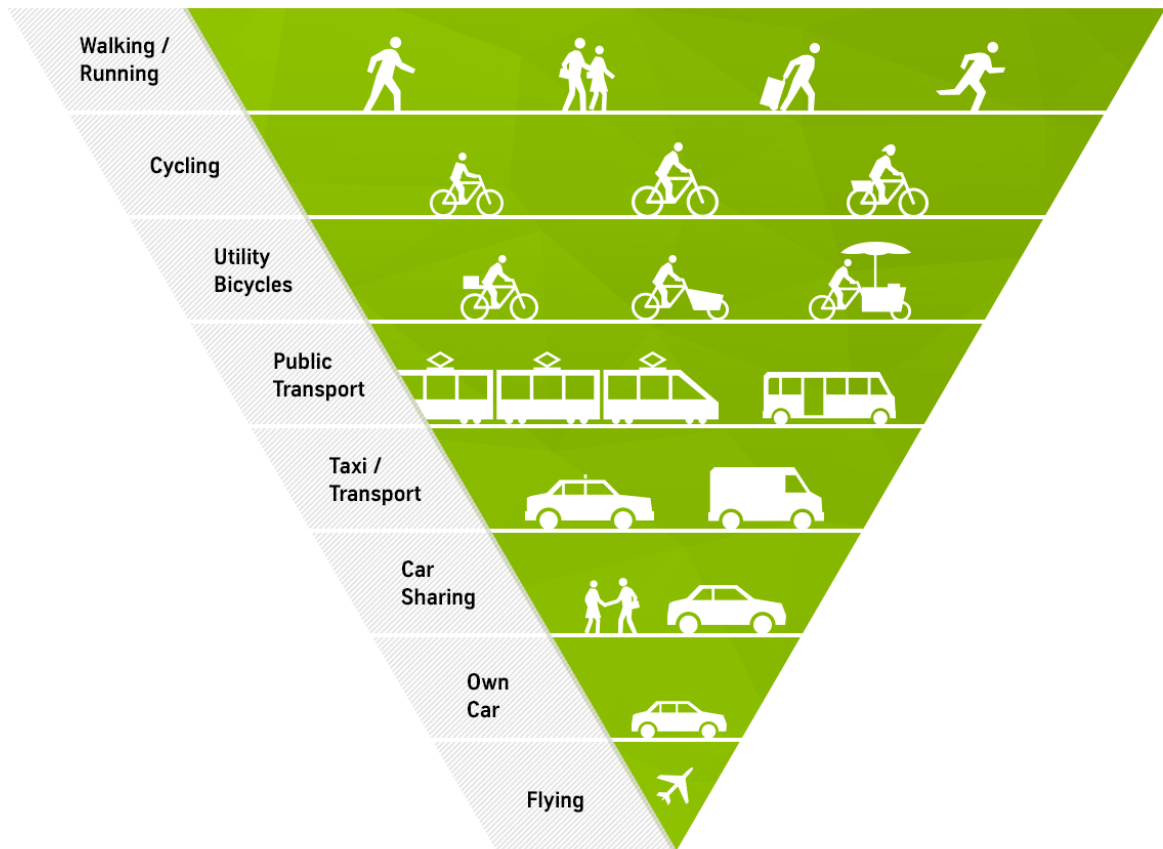
~Enrique Penalosa (ehem. Bürgermeister Bogotá)

3.1.2. Priorisierung der Verkehrsmittel

Mit den beschriebenen Ansprüchen hat sich das Bild der Verkehrsplanung über die letzten Jahrzehnte grundlegend gewandelt. Es geht nicht mehr darum, Verkehr zu organisieren. Es geht darum, möglichst viele Menschen möglichst gut ans Ziel zu bringen – sozial gerecht und ökologisch vertretbar. Damit hat sich die Priorisierung der einzelnen Verkehrsmittel geändert.

Nachfolgende „inverse Verkehrspyramide“ veranschaulicht die Priorisierung. Es sollen Verkehrsformen bevorzugt werden, die für alle Menschen leicht zugänglich sind: Fußverkehr und Radverkehr. Ein öffentliches Verkehrsangebot komplementiert das. Erst in letzter Instanz und eher in Ausnahmefällen sollen Pkw die Menschen ans Ziel bringen. Diese Pkw sind idealerweise nicht im Privatbesitz.

In unseren Ballungszentren funktioniert dieser Ansatz schon gut. Im ländlichen und kleinstädtischen Kontext hingegen ist es meist so, dass ein zumeist nur rudimentäres ÖPNV-Angebot existiert. Für den Bereich der Nahmobilität ist der Fußgänger- und Radverkehr demnach meist die einzige Alternative zum Auto. Der Schlüssel liegt also darin, diese Verkehrsformen zu stärken, wenn die Abhängigkeit vom Auto vermindert werden soll.



© Bicycle Innovation Lab, Copenhagen, DK

Abbildung 2 Inverse Verkehrspyramide

3.1.3. Gestalten der Transformation

Der Wandel unserer Mobilität ist ein andauernder Prozess. Der erwünschte Verzicht auf Autofahrten ist dabei nicht das initiale Element. Er kann nur das Ergebnis eines neuen Verständnisses von Mobilität, einer neuen Mobilitätskultur sein. Diese lässt sich nicht verordnen. Sie ist nur mit Verboten nicht nachhaltig erreichbar.

Deswegen ist es unausweichlich, dass wir ein Umfeld schaffen, das ein Umsteigen erleichtert bzw. katalysiert. Erfahrungen zeigen hier ein deutliches Bild: Wenn Menschen bspw. mit Rad oder Straßenbahn schnell am Ziel sind und sich dabei sicher fühlen, werden sie gern das Auto stehen lassen.

Zu Beginn müssen durch neue oder erweiterte Angebote die nötigen Alternativen bereitgestellt werden. Diese müssen dann, und wirklich erst im Anschluss, durch restriktive Maßnahmen komplementiert werden. Diese Maßnahmen dürfen nicht willkürlich sein oder erscheinen. Sie müssen einen Mehrwert liefern und für jeden Zweck angemessen und sinnvoll sein.

3.2. Planungsgegenstand

Es folgt die räumliche und zeitliche Eingrenzung vorliegender Untersuchung.

3.2.1. Planungsraum

Der Planungsraum setzt die Grenzen hinsichtlich der auszusprechenden Handlungsempfehlungen. Er erstreckt sich auf die gesamte Stadt Burgwedel, d.h. einschließlich aller Ortsteile gemäß nachfolgender Abbildung. Die eigentliche Untersuchung kann sich, sofern sinnvoll, auch über die Grenzen hinaus erstrecken. Diese ist insbesondere mit Blick auf regionale Verflechtungen sinnvoll.

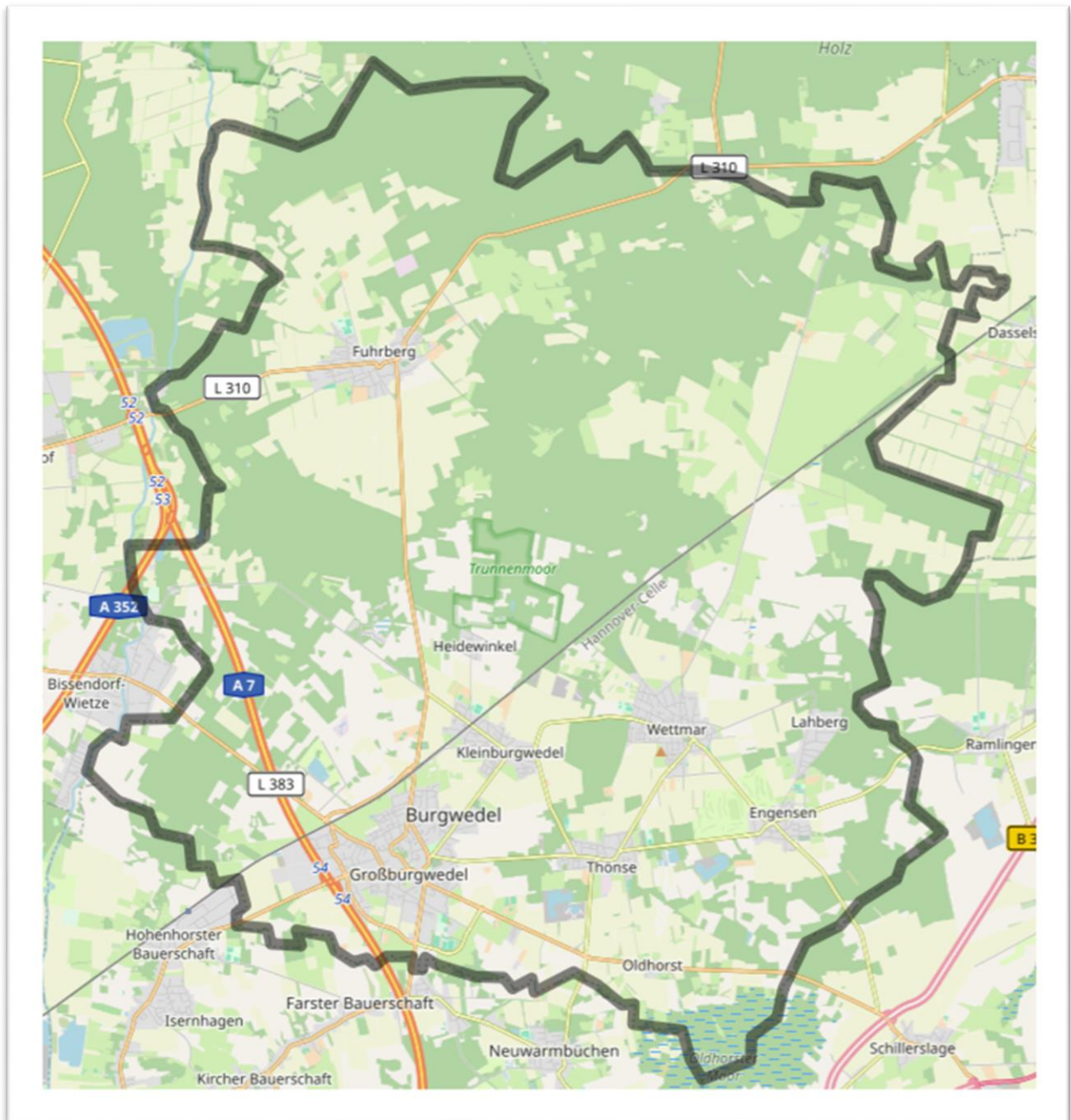


Abbildung 3 Grenzen des Untersuchungsgebietes. Eigene Darstellung. Kartengrundlage OSM.

3.2.2. Planungshorizonte

Ziel der Untersuchung ist eine integrierte Betrachtung möglicher Maßnahmen verschiedener Planungshorizonte. Die abzuleitenden Handlungsempfehlungen sollen eine Brücke vom aktuellen Geschehen bis hin zur Übernahme

durch die kommende Generation schaffen. Die einzelnen Planungshorizonte seien hierzu differenziert und in ihrer Bedeutung beschrieben.

Tabelle 1 Differenzierung der Planungshorizonte

Fristigkeit	Beschreibung
Kurzfristig	Das umfasst Handlungsempfehlungen der nächsten drei Jahre. Eine Umsetzung wäre in Kürze möglich bzw. zu erwarten. Widerstände sind minimal und die Ressourcen sind verfügbar. Eventuelle Planungsgrundlagen sind bereits oder in Kürze hergestellt
Mittelfristig	Diese betreffen den Zeitraum der nächsten drei bis zehn Jahre. Nötige Ressourcen sind bereits oder in absehbarer Zeit verfügbar. Evtl. müssen Planungsgrundlagen noch hergestellt werden oder es ist mit Widerständen zu rechnen.
Langfristig	Diese haben den Charakter einer Perspektivplanung. Die Realisierung der Maßnahmen ist erst in den nächsten zehn bis 30 Jahren wahrscheinlich. Erforderliche Ressourcen übersteigen bspw. die Grenzen des Vorhandenen. Groß- und/oder Gemeinschaftsprojekte benötigen langen Planvorlauf und machen vorbereitendes Handeln in Politik und Verwaltung nötig (bspw. Aufnahme in die Bundesverkehrswegeplanung, Einleiten eines Flurordnungsverfahrens, Anpassen des Flächennutzungsplans, o.ä.). Es kann auch sein, dass unklare Entwicklungen abzuwarten sind. <u>Aber:</u> Diese Maßnahmen müssen bereits heute durch weitsichtige Entscheidungen schon vorbereitet werden. Nur dann können sie durch die kommende Generation umgesetzt werden.

3.3. Städtebaulicher Kontext

Eingehend ist zu betrachten, wie Menschen in Burgwedel leben. Herauszuarbeiten sind die Wechselwirkungen zwischen der Kernstadt und den Ortsteilen, zwischen der Gemeinde als Ganzes, den umliegenden Gemeinden und dem Oberzentrum Hannover.

3.3.1. Siedlungsstruktur

Großburgwedel ist ländlich bis kleinstädtisch geprägt. In der überwiegenden Anzahl der Fälle (69,9%) leben Menschen in Ein- oder Zweifamilienhäusern. In gut einem Drittel (36,5%) aller Haushalte lebt nur ein Mensch. Durchschnittlich beansprucht ein Mensch in Burgwedel 57,1 m² Wohnfläche.¹

Nachfolgend sind stichpunktartig die Strukturen der einzelnen Ortsteile und Wohnplätze beschrieben:

- **Großburgwedel:** Kleinstädtisch, vereinzelt Blockbebauung und Mehrfamilienhäuser, vereinzelt Reihenhäuser, überwiegend freistehende Ein- oder Zweifamilienhäuser, Einzelhandel für Waren des täglichen

¹ Sozialbericht Burgwedel; Wegweiser Kommune (Hrsg.).

und des weiteren Bedarfs, Gewerbegebiet, Sitz der Verwaltung, Grundschule und weiterführende Schulen, Kreiskrankenhaus, Bahnhof mit regionalem Eisenbahnverkehr, direkte regionale Buslinien nach Hannover.

- **Engensen:** Dörflich, überwiegend freistehende Ein- oder Zweifamilienhäuser
- **Lahberg (zu Engensen):** Streusiedlung, freistehende Ein- oder Zweifamilienhäuser
- **Fuhrberg:** Dörflich, freistehende Ein- oder Zweifamilienhäuser
- **Kleinburgwedel:** Kleinstädtisch, vereinzelt freistehende Mehrfamilienhäuser, überwiegend freistehende Ein- oder Zweifamilienhäuser, nordwestlich Gewerbe.
- **Mühlenberg (zu Kleinburgwedel):** Streusiedlung, freistehende Ein- oder Zweifamilienhäuser
- **Heidewinkel (zu Kleinburgwedel):** Streusiedlung, freistehende Ein- oder Zweifamilienhäuser
- **Wietze (zu Kleinburgwedel):** Streusiedlung, freistehende Ein- oder Zweifamilienhäuser
- **Wurmsee (zu Kleinburgwedel):** Streusiedlung, freistehende Ein- oder Zweifamilienhäuser
- **Oldhorst:** Dörflich, freistehende Ein- oder Zweifamilienhäuser
- **Thönse:** Dörflich, freistehende Ein- oder Zweifamilienhäuser
- **Wettmar:** Kleinstädtisch, Nahversorgender Einzelhandel, Freistehende Ein- und Zweifamilienhäuser.
- **Texas (zu Wettmar):** Wohnplatz
- **Wulfshorst (zu Wettmar):** Wohnplatz



Abbildung 4 Großburgwedel, Von-Alten-Straße



Abbildung 5 Kleinburgwedel, Platz am Feuerwehrhaus



Abbildung 6 Kleinburgwedel, Gewerbegebiet



Abbildung 7 Wettmar, Hauptstraße



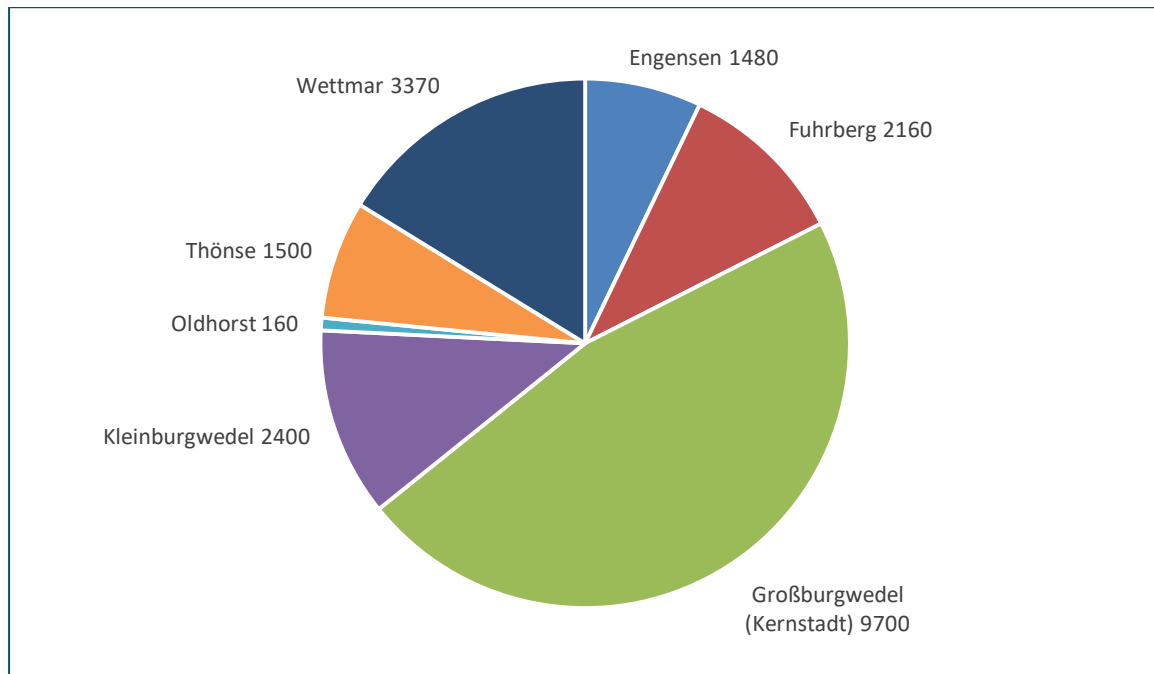
Abbildung 8 Heidewinkel, Jägerweg



Abbildung 9 Oldhorst, Ortsdurchfahrt

3.3.2. Demographie

Per 31. Dezember 2021 sind in Burgwedel gut 20.700 einwohnende Menschen gemeldet. Sie verteilen sich etwa wie folgt auf die einzelnen Ortsteile:



Über die letzten zehn Jahre hat die Zahl der Einwohnenden um ein knappes Prozent abgenommen. Innerhalb der letzten fünf Jahre aber schon um 2,3 Prozent. Die Entwicklung zeigt auf einen deutlich zunehmenden Überschuss an Sterbefällen.²

² Demografiebericht Burgwedel; Wegweiser Kommune (Hrsg.).

Bislang konnte der Sterbe-Überschuss durch Zuwanderung ausgeglichen werden. Perspektivisch wird das nicht mehr gelingen. Die Nettobilanz der Wanderungsbewegungen ist mit einem marginalen Negativsaldo von 0,03 Prozent praktisch ausgeglichen. Die Rate für Zuzüge liegt bei 0,518 Prozent, jene für Fortzüge bei 0,521 Prozent.

Hervorzuheben ist eine mit der Wanderungsbewegung einhergehende Änderung bei der Altersstruktur. Es verlassen überproportional junge Menschen die Stadt. Knapp acht Prozent aller Menschen in Burgwedel haben die Stadt aus Gründen einer Ausbildung verlassen. Demgegenüber steht eine Quote von ca. 2 Prozent durch Zuzug von Familien.

Das Durchschnittsalter aller Menschen liegt bei 47,2 Jahren, der Median bei 50,4 Jahre. Folgende Abbildungen verdeutlichen die Anteile der Altersklassen und die Prognose der Veränderung. Es gibt einen leichten Überschuss männlicher Einwohner. Den größten Anteil machen mit einem Drittel Menschen im Alter von 45 bis 64 Jahren aus. In den kommenden fünf bis zehn Jahren wird etwa ein Fünftel der 45 bis 64-jährigen dann 65 Jahre oder älter sein.

Für den gesamten Großraum Hannover wird prognostiziert, dass die Zahl der dort lebenden Menschen bis 2040 um mindestens 5 bis 10 Prozent abnimmt.³

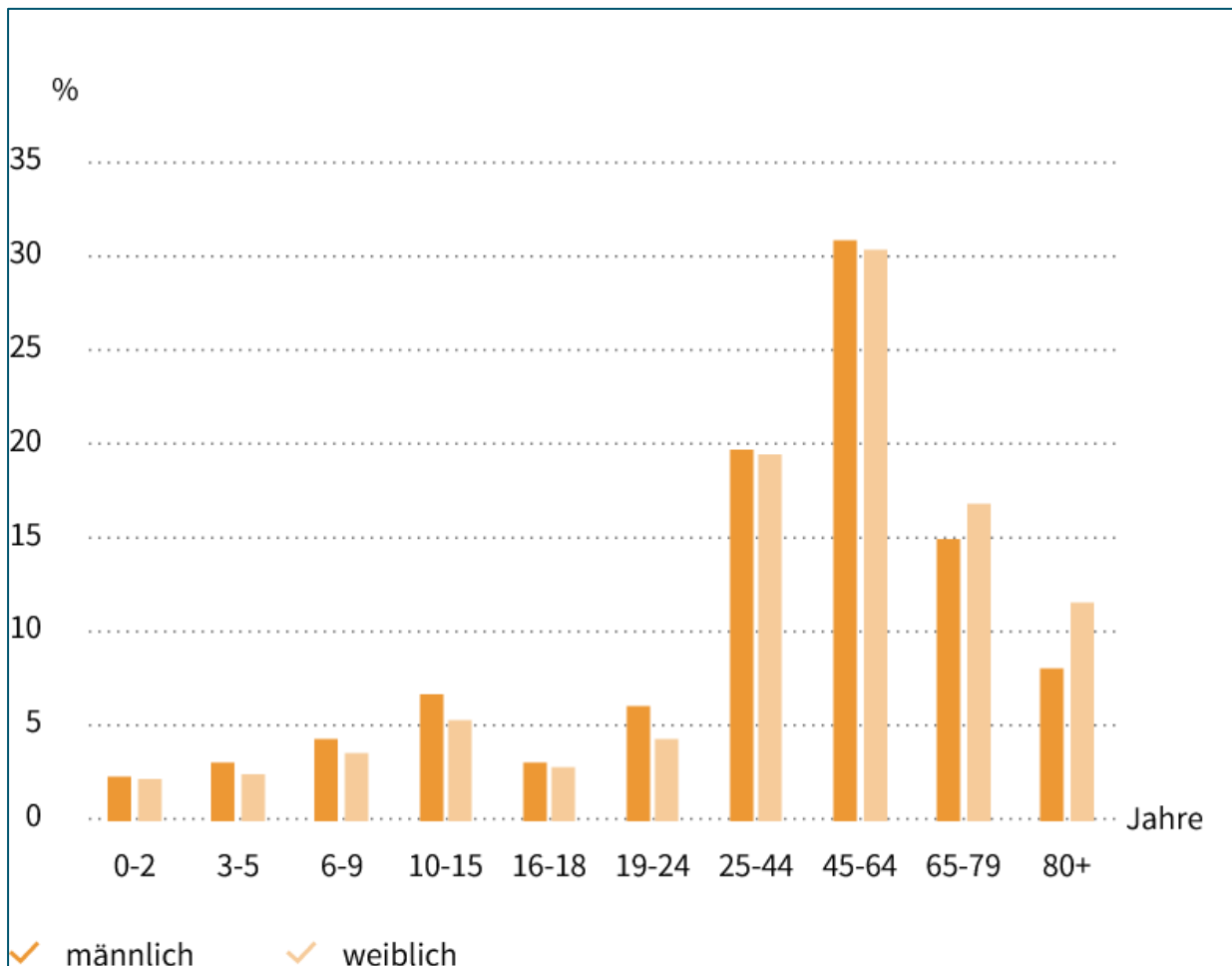


Abbildung 10 Anteile der Altersklassen

³ Demografische Entwicklung in Niedersachsen; Staatskanzlei Niedersachsen (Hrsg.).

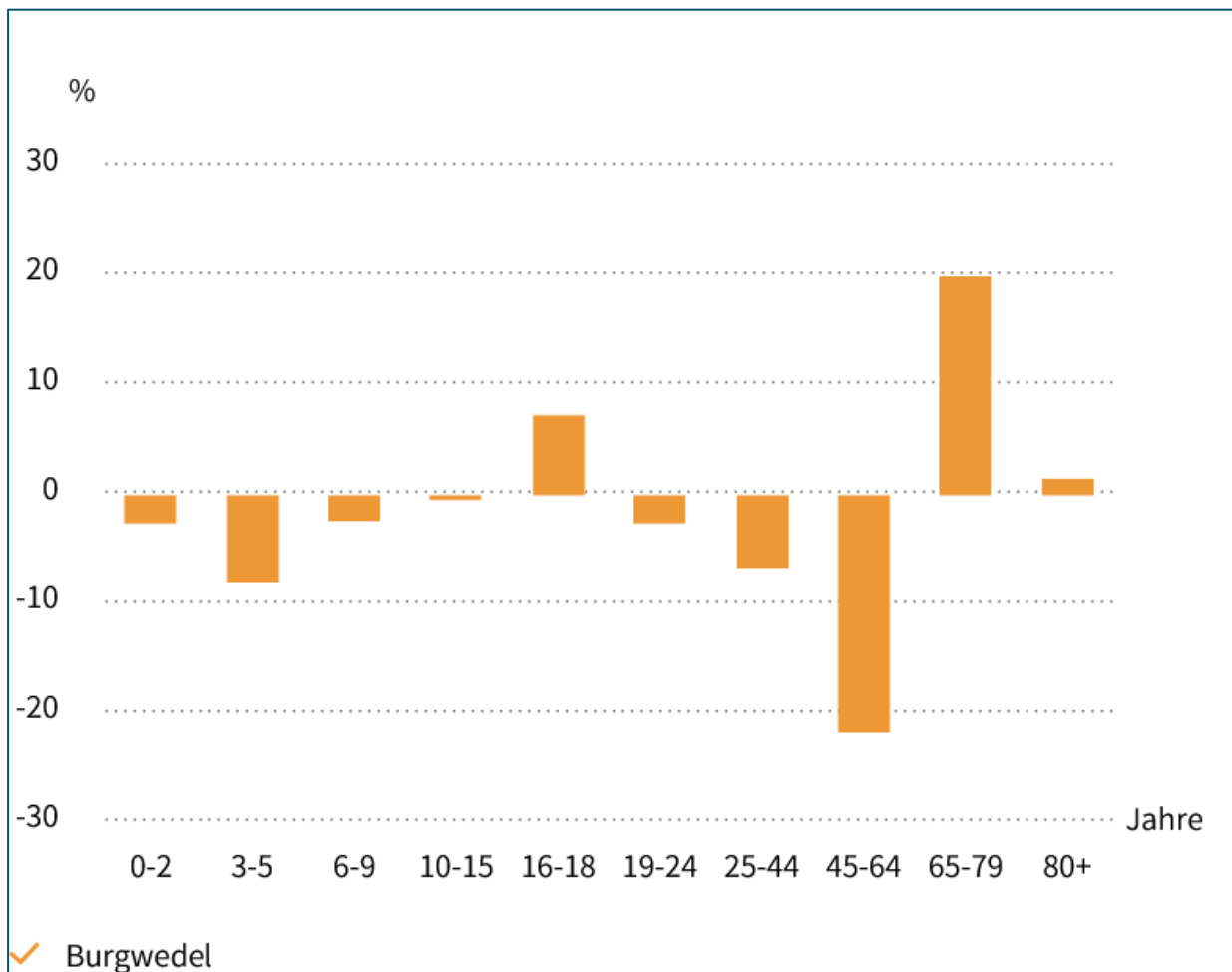


Abbildung 11 Veränderungen in den Altersklassen in den nächsten 10 Jahren.

3.3.3. Soziales

Unter allen Haushalten haben jeweils etwa ein Drittel ein niedriges (33,3%; 2.000 – 2.600 €), ein mittleres (35,7%; 2.600 – 5.000 €) und ein hohes Nettoeinkommen (31,0%; über 5.000 €).⁴

In einem knappen Drittel (29%) aller Haushalte Leben Kinder. Etwa jedes zehnte Kind (9,3%) und etwa jeder zehnte Jugendliche (9,7%) leben in Armut bzw. sind durch diese bedroht. Für Ihren Lebensunterhalt beziehen 6,4% aller Menschen in Burgwedel Sozialleistungen.⁵

3.3.4. Arbeitsmarkt

Fast zwei Drittel (63,1%) aller Menschen im erwerbsfähigen Alter in Burgwedel sind in Arbeit. Ein knappes Fünftel (17,9%) aller Menschen in Burgwedel arbeitet im Bereich des Sekundärsektors (Industrie, Handwerk, Bauwesen). Der übrige Teil (81,4%) arbeitet im Bereich des Tertiärsektors (Handel und Dienstleistungen). Der Primärsektor (Rohstoffgewinnung, Montanindustrie) ist praktisch nicht vertreten (0,6%).⁶

⁴ Sozialbericht Burgwedel; Wegweiser Kommune (Hrsg.).

⁵ Sozialbericht Burgwedel; Wegweiser Kommune (Hrsg.).

⁶ Sozialbericht Burgwedel; Wegweiser Kommune (Hrsg.).

Per Dezember 2023 sind für gesamt Burgwedel 460 Menschen ohne Arbeit mit Ansprüchen nach SGB II und III gemeldet. Davon sind 260 männlich und 200 weiblich.⁷ Das entspricht einer Quote von etwa fünf Prozent. Etwa ein Viertel aller Menschen in Arbeit bezieht Lohnzuschüsse.⁸

3.3.5. Pendlerbewegungen

Etwa vier von zehn sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (40,9 %) pendeln über die Grenzen von Burgwedel hinaus. Es gibt einen Überschuss an Einpendlern. So stehen 5.375 auspendelnde 8.526 einpendelnden Menschen gegenüber. Nachfolgend sind die wichtigsten Pendlerströme visualisiert.

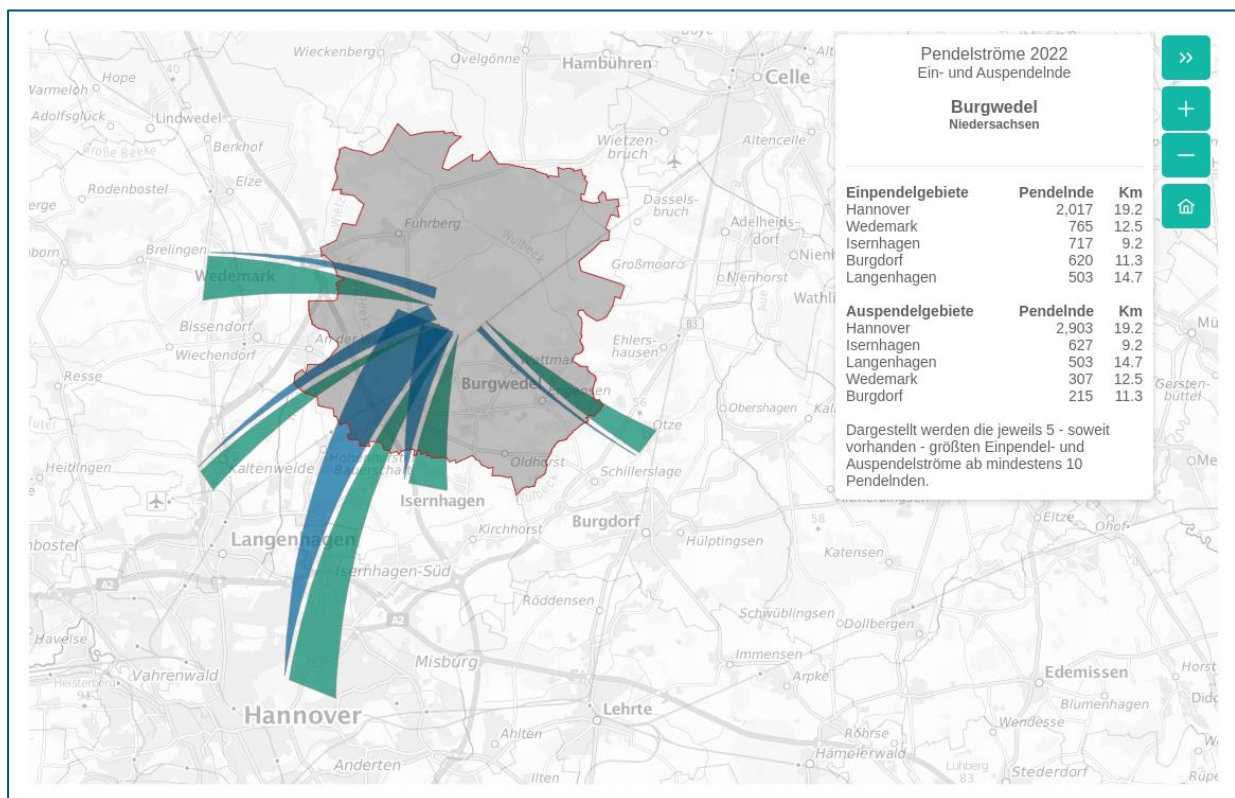


Abbildung 12 Wichtigste Pendlerströme von und nach Burgwedel. Quelle: Pendleratlas.

3.3.6. Modal Split

Im Umland der Region Hannover, welche die Stadt Burgwedel einschließt, wird gut die Hälfte aller Wege ein Auto benutzt. Innerhalb der Gruppe der 30 bis 65jährigen sind es 63% aller Wege.⁹

⁷ Arbeitsmarktreport 2023; Agentur für Arbeit Hannover (Hrsg.).

⁸ Sozialbericht Burgwedel; Wegweiser Kommune (Hrsg.).

⁹ VEP 2035+ Region Hannover (Hrsg.).

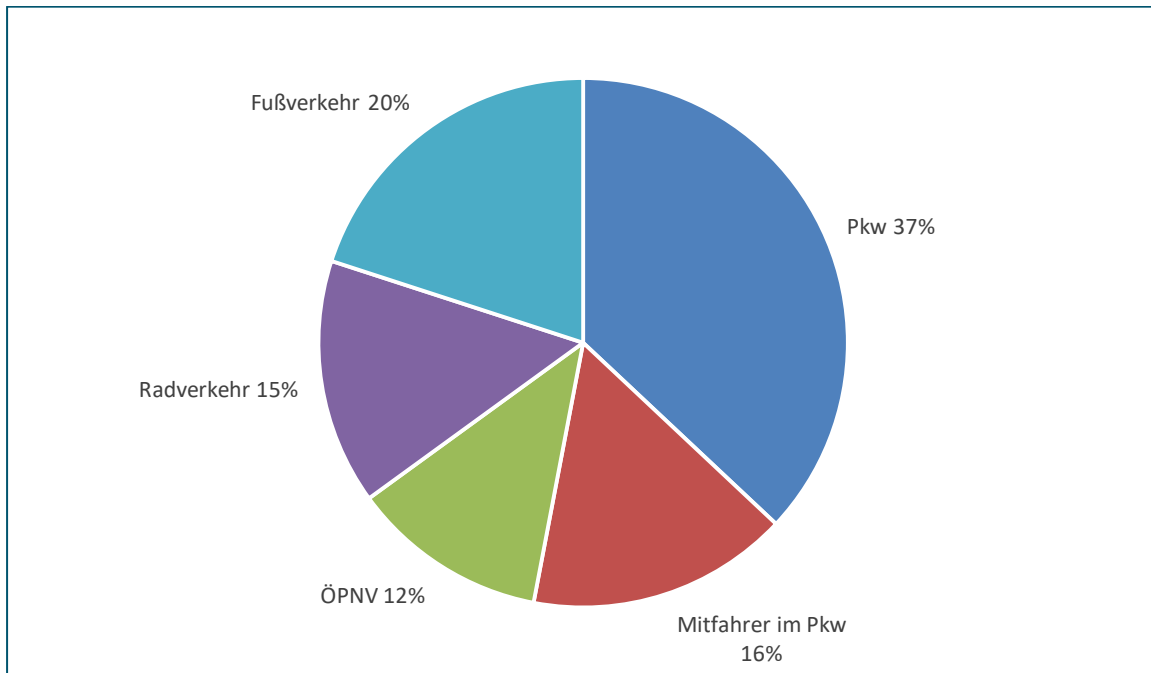


Abbildung 13 Modal Split in der Region Hannover. Quelle: VEP 2035+ Region Hannover.

3.3.7. Verkehrsrelevante Einrichtungen

Die Wege von Menschen führen sie zu ihren Ausbildungs- und Arbeitsstätten, zum Einkaufen und in die Freizeit. Um die Mobilitätsbedürfnisse abzubilden, werden für die einzelnen Ortsteile alle

- Spielplätze,
- Primarschulen,
- Sekundarschulen,
- Berufsschulen,
- Volkshochschulen,
- Bibliotheken,
- Standorte öffentlicher Verwaltung und von Behörden
- Öffentliche Freizeit- und Begegnungsstätten,
- Medizinische Grundversorgung (Allgemeinmediziner, Zahnärzte, Kinderärzte, Gynäkologen)
- Medizinische spezielle Versorgung (Fachärzte)
- Standorte des Einzelhandels für Waren des täglichen Bedarfs (Lebensmittel, Hygieneartikel, etc.) und
- Standorte des Einzelhandels für Waren des weiteren Bedarfs (Elektronik, Möbel, Bekleidung, etc.)

dokumentiert. Sofern entsprechende Einrichtungen innerhalb der Gemeinde nicht vorhanden sind, werden abschließend die nächstliegenden Einrichtungen gelistet.

Verkehrsrelevante Einrichtungen Engensen

Bildung	Kita Engensen, Waldstraße 3
Spielplätze	Spielplatz Engensen 1, Waldgarten (mit Kindergarten) Spielplatz Engensen 2, Am Sandkamp Spielplatz Engensen 3, Großer Garten
Einzelhandel (Waren des täglichen Bedarfs)	Direktverkauf landwirtschaftlicher Erzeugnisse, Thöner Straße

Verkehrsrelevante Einrichtungen Fuhrberg

Verwaltung und Behörden	Niedersächsisches Forstamt Fuhrberg, Am Försterkamp 3
Bildung	Maria-Sibylla-Merian Grundschule, An der Schule 12 Hort Fuhrberg, An der Schule 12 Bücherei Fuhrberg, In den Tweechten 8
Spielplätze	Spielplatz Fuhrberg 1, Kahlsweg Spielplatz Fuhrberg 2, An der Schule Spielplatz Fuhrberg 3, Mecklenburger Straße Spielplatz Fuhrberg 4, An der Kirche Spielplatz Fuhrberg 5, Grasbruchweg

Verkehrsrelevante Einrichtungen Großburgwedel

Verwaltung und Behörden	Rathaus Burgwedel, Fuhrberger Straße 4 Amtsgericht Burgwedel, Im Klint 4 Jobcenter Burgwedel, Rathausplatz 3
Bildung	Kita Großburgwedel 1, Gartenstraße 15 Kita Großburgwedel 2, Kleinburgwedeler Straße 3 Kita Wiesenstraße, Wiesenstraße 17 Grundschule Großburgwedel, Mitteldorf 13 Integrierte Gesamtschule Burgwedel, Auf der Ramhorst 2 Gymnasium Großburgwedel, Auf der Ramhorst 1 Hort Großburgwedel, Im Mitteldorf 11 Volkshochschule Hannover Land, Albert-Schweitzer-Schule, Auf der Ramhorst 2

**Freizeit- und Begegnungs-
stätten**

Bücherei Großburgwedel, Von-Alten-Straße 15
Seniorenbegegnungsstätte Stadt Burgwedel, Gartenstraße 10
Freibad Großburgwedel, Auf der Ramhorst 3

Sportplätze

Sportplatz FC Burgwedel, Auf der Ramhorst

Spielplätze

Spielplatz Großburgwedel 1, Theodor-Storm-Weg
Spielplatz Großburgwedel 2, Erdbrandweg
Spielplatz Großburgwedel 3, Wilhelm-Raabe-Weg
Spielplatz Großburgwedel 4, Wiesenstraße (Kindergarten)
Spielplatz Großburgwedel 5, Weidenweg
Spielplatz Großburgwedel 6, Ackerrain klein
Spielplatz Großburgwedel 7, Ackerrain groß
Spielplatz Großburgwedel 8, Schnepfenweg groß
Spielplatz Großburgwedel 9, Schnepfenweg klein
Spielplatz Großburgwedel 10, Kiebitzrain
Spielplatz Großburgwedel 11, Amtsvogt-Schlüter-Weg
Spielplatz Großburgwedel 12, Hermann-Blanke-Straße
Spielplatz Großburgwedel 13, Kokenauers Kamp
Spielplatz Großburgwedel 14, Am Flöth
Spielplatz Großburgwedel 15, Rennpaul
Spielplatz Großburgwedel 16, Mühlenhagen
Spielplatz Großburgwedel 17, Im Mitteldorf
Spielplatz Großburgwedel 18, Gartenstraße
Spielplatz Großburgwedel 19, Wichernstraße
Spielplatz Großburgwedel 20, Speicherwinkel
Spielplatz Großburgwedel 22, Pöttcherhof
Spielplatz Großburgwedel 23, Hannoversche Straße
Spielplatz Großburgwedel 24, Amtspark
Spielplatz Großburgwedel 25, Bücherei
Spielplatz Großburgwedel 26, Kleinburgwedeler Straße
Spielplatz Großburgwedel 27, Oldenburger Koppel
Spielplatz Großburgwedel 28, Amtspark (Senioren-Bewegungspfad)
Spielplatz Großburgwedel 29 – 33, Auf der Ramhorst
Spielplatz Großburgwedel 34, Wilhelm-Hanebuth-Weg

**Einzelhandel (Waren des
täglichen Bedarfs)**

Aggregierter Einzelhandel (Lebensmittel, Drogerie, Bekleidung, Bücher und Zeitschriften, Gastronomie), Von-Alten-Straße / Fuhrberger Straße / Im Mitteldorf
Lebensmittel, Hannoversche Straße
Lebensmittel, Dammstraße

	Lebensmittel, In der Meineworth
Einzelhandel (Waren des weiteren Bedarfs)	Möbel, Isernhägener Straße Garten und Tiere, Thönsen Straße
Medizinische Grundversorgung	Allgemeinmedizin, Im Mitteldorf Allgemeinmedizin, Von-Dem-Bussche-Straße Gynäkologie, Hannoversche Straße Zahnmedizin, Von-Alten-Straße Zahnmedizin, Von Eltz-Straße
Medizinische spezielle Versorgung	Krankenhaus Großburgwedel (Chirurgie, Geburt, Gynäkologie, Innere Medizin, Intensivmedizin, Radiologie, Zentrale Notaufnahme)

Verkehrsrelevante Einrichtungen Kleinburgwedel

Verwaltung und Behörden	
Bildung	Kita und Hort Kleinburgwedel, Moorweg 6 Burgschule Kleinburgwedel (Grundschule), Moorweg 3
Freizeit- und Begegnungsstätten	Bücherei Kleinburgwedel, Moorweg 3
Spielplätze	Spielplatz Kleinburgwedel 1, Moorweg Spielplatz Kleinburgwedel 2, Am Schützenplatz Spielplatz Kleinburgwedel 3, Neues Land Spielplatz Kleinburgwedel 4, Walter-Bohle-Weg Spielplatz Kleinburgwedel 5, Moorweg Spielplatz Kleinburgwedel 6, Hornweg
Einzelhandel (Waren des täglichen Bedarfs)	Direktverkauf landwirtschaftlicher Erzeugnisse, Immenweg
Medizinische Grundversorgung	Tiermedizin, Großburgwedeler Straße
Medizinische spezielle Versorgung	Logopädie

Verkehrsrelevante Einrichtungen Oldhorst

Spielplätze	Spielplatz Oldhorst 1, Feuerwehrhaus
--------------------	--------------------------------------

Verkehrsrelevante Einrichtungen Thönse

Verwaltung und Behörden

Bildung

Kita Thönse, Strubuschweg 7A
Sonnenblumenschule Grundschule Thönse, Großburgwedeler Straße 4
Hort Thönse, Großburgwedeler Straße 4

Freizeit- und Begegnungs- stätten

Bücherei Thönse, Bruchstraße 1

Spielplätze

Spielplatz Thönse 1, Großburgwedeler Straße
Spielplatz Thönse 2, Bruchholweg
Spielplatz Thönse 3, Strubuschweg

Einzelhandel (Waren des täglichen Bedarfs)

Direktverkauf landwirtschaftlicher Erzeugnisse

Verkehrsrelevante Einrichtungen Wettmar

Verwaltung und Behörden

Bildung

Kita Wettmar, Westerfeldstraße 7A
Grundschule Wettmar, Schulstraße 12
Hort Wettmar, Schulstraße 12

Freizeit- und Begegnungs- stätten

Bücherei Wettmar, Heinrich-Werth-Straße 5

Sportplätze

Sportplatz TSV Wettmar, Thönser Trift

Spielplätze

Spielplatz Wettmar 1, Ringstraße
Spielplatz Wettmar 2, Dorfplatz
Spielplatz Wettmar 3, Schulstraße
Spielplatz Wettmar 4, Westerfeldstraße
Spielplatz Wettmar 5, Holunderweg
Spielplatz Wettmar 6, Johannes-Schrader-Weg
Spielplatz Wettmar 7, Heierdrift
Spielplatz Wettmar 8, Am Rahden (Fitnessparcour)

Einzelhandel (Waren des täglichen Bedarfs)

Aggregierter Einzelhandel (Lebensmittel, Bäckerei, Gastronomie), Hauptstraße
Lebensmittel, Hauptstraße

	Direktverkauf landwirtschaftlicher Erzeugnisse, Lönsweg
	Lebensmittel, Herrenhäuser Straße
	Bekleidung, Herrenhäuser Straße
Medizinische Grundversorgung	Allgemeinmedizin, Hauptstraße
Medizinische spezielle Versorgung	Innere Medizin, Hauptstraße
	Osteopathie-Physiotherapie, Meitzer Weg
	Physiotherapie, Akkermanstraße

Verkehrsrelevante Einrichtungen Außerorts

Bildung	Berufsschule Burgdorf
	Hochschule Hannover (Fachhochschule)
	Universität Hannover

3.3.8. Nächstgelegene zentrale Orte

Innerhalb des Systems zentraler Orte ist die Stadt ein Mittelzentrum. Dabei sind die maßgeblichen Funktionen aber in der Kernstadt Großburgwedel vereint. Aufgrund der gelisteten Einrichtungen ist lediglich der Ortsteil Wettmar in von zentralörtlicher Bedeutung.

Zentraler Ort	Funktion	Entfernung in Straßen-km ca.-Werte
Innerorts		
Burgwedel (Großburgwedel)	Mittelzentrum	0
Engensen		7
Fuhrberg		10
Kleinburgwedel		4
Oldhorst		5
Thönse		4
Wettmar	Grundzentrum	6
Außerorts		
Langenhagen	Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrum	10
Wedemark	Mittelzentrum	12
Burgdorf	Mittelzentrum	13
Hannover	Oberzentrum	24

3.4. Korridore

Auf Basis der Lage verkehrsrelevanter Einrichtungen, der Einwohnerzahlen und der Einordnung als zentraler Ort lassen sich zwischen Siedlungsbereichen funktionale Verflechtungen ableiten. Diese können zu Korridoren aggregiert werden. Entsprechende Korridore sind ein einmal auf regionaler und kommunaler Ebene dargestellt.

Für vorliegende Untersuchung werden daraus wichtige Verkehrsströme abgeleitet. Diese Korridore böten aber auch Grundlage für den weiteren Städtebau. So sollte bspw. die Ausweisung neuer Wohngebiete entlang dieser geschehen.

Pole für die regionale Entwicklung bilden die benachbarten Zentren Burgdorf, Isernhagen und Wedemark, sowie das Oberzentrum Hannover. Daraus seien regionale Korridore abgeleitet. Innerhalb der Stadt sind die Ortsteile Großburgwedel und Wettmar zwei funktionale Pole. Daraus können kommunale Korridore abgeleitet werden.

Regionale und kommunale sind nachfolgend veranschaulicht. Über die veränderliche Dicke der Pfeile sollen die Korridore in ihrer Bedeutung qualitativ gewichtet werden.

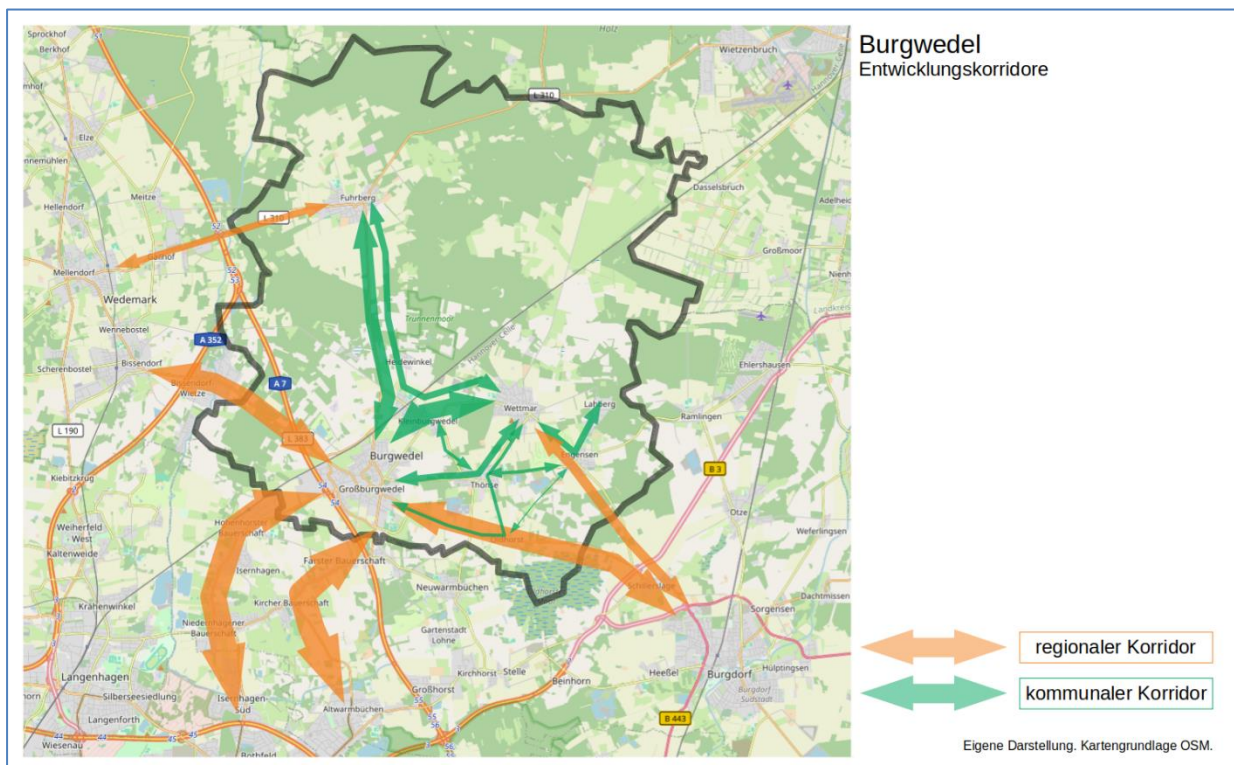


Abbildung 14 Regionale und kommunale Korridore in Burgwedel

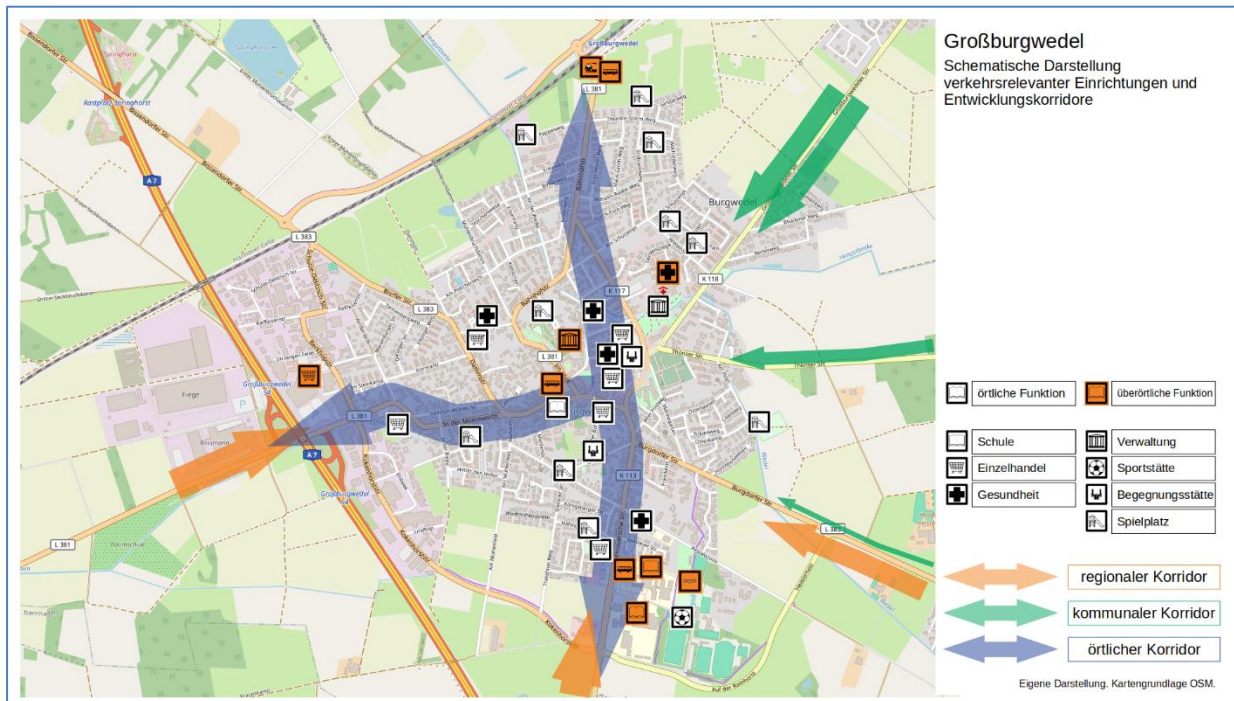


Abbildung 15 Entwicklungskorridore in Großburgwedel

3.5. Flankierende Untersuchungen

Im Vorfeld und parallel zu dieser Ausarbeitung gab es weitere thematisch passende Untersuchungen. Sie seien an dieser Stelle kurz referenziert. Die thematische Einbindung geschieht meist ohne explizite Benennung im Zuge der Stärken-Schwächen-Analyse.

3.5.1. Verkehrsentwicklungsplan 2035+ der Region Hannover

Der aktuelle Verkehrsentwicklungsplan (VEP) wurde im Oktober 2023 herausgegeben. Er schreibt die aktuelle Situation des Verkehrs und zeigt mögliche Transformationspfade auf. Für vorliegende Untersuchungen sind insbesondere die Kapitel 5.4 „Ausbau des ÖPNV“ und 5.5 „Regionales Radwegenetz“ von Bedeutung.

3.5.2. Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) 2019

Das Konzept betrachtet den Innenstadtkern von Großburgwedel. Die Ausarbeitung von Potentialen geschah vordergründig unter dem Aspekt des Städtebaus und der Stadterneuerung. Thema des Konzeptes waren diverse Fußwegeverbindungen zur und durch die Von-Alten-Straße.

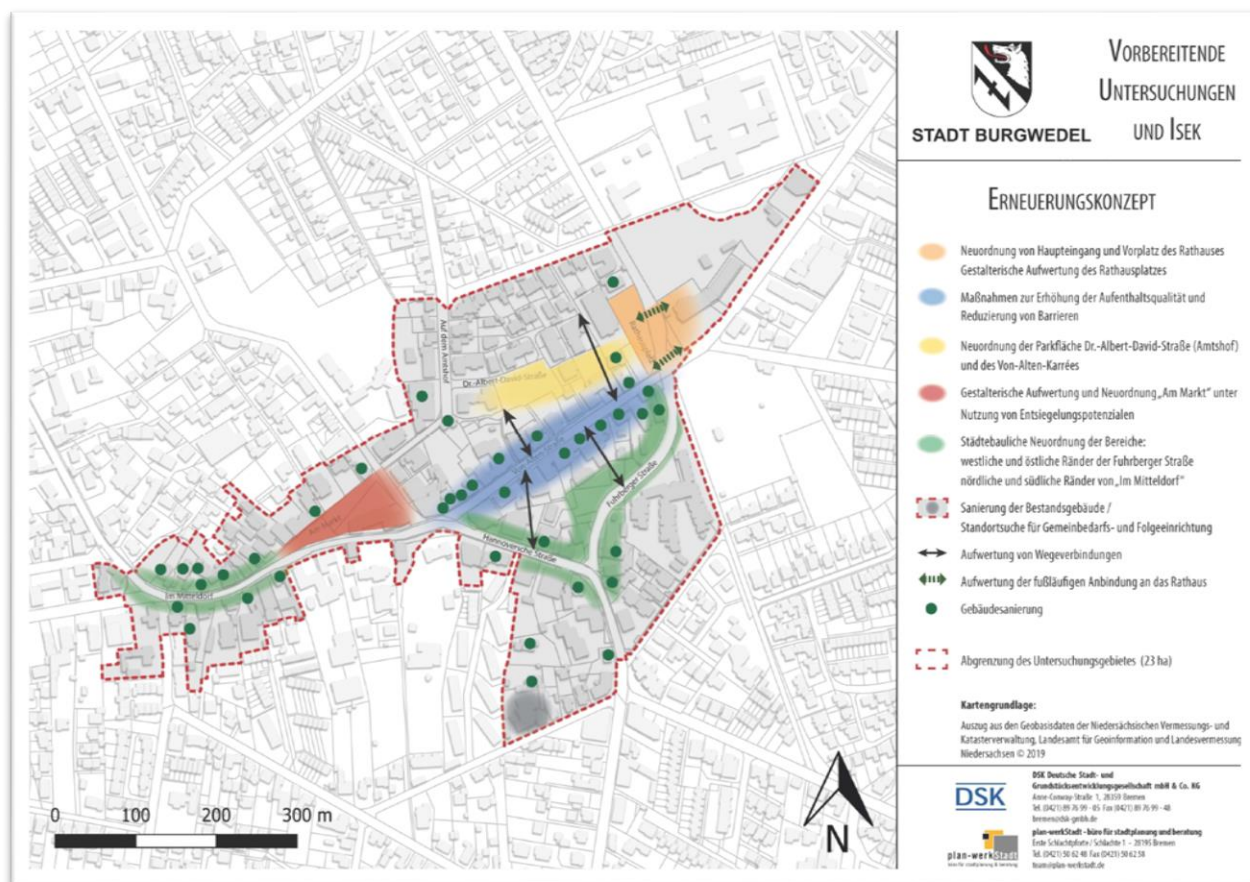


Abbildung 16 Untersuchungsgebiet des ISEK und Visualisierung der Potentiale

3.5.3. Mobil ans Werk

Dieses Projekt ist eines von fünf Gewinnerprojekten eines BMUV-Zukunftswettbewerbes. Gegenstand war, über ein Leuchtturm-Projekt die Mobilitätswende in Burgwedel anzustoßen und diesen Prozess wissenschaftlich zu begleiten. Kern ist dabei ein umfangreiches Beteiligungsprogramm. Das Projekt startete im August 2021 und endet im Dezember 2024. Das Projekt samt seiner Inhalte und Ergebnisse ist portraitiert unter <https://mobil-ans-werk.de/>. Die zahlreichen Erkenntnisse sind elementar für vorliegende Untersuchung einfließen.

Zusammengetragen wurden Wünsche, Anreize und Ansprüche, wie die Mobilität in Burgwedel in Zukunft zu gestalten sei. Der Ansatz dabei war integrativ über alle Verkehrsmittel. Ein wiederholt geäußelter Wunsch dabei war, die Mobilitätsangebote in den Ortschaften an einem Punkt zu bündeln: Bushaltestelle, Leihräder, Leihautos und Mitfahrbänke. Die Betrachtung derartiger Mobilitätsstationen wird teil vorliegender Untersuchung sein.

Demographie, Soziales, Arbeitsmarkt

Burgwedel schrumpft. Und Menschen in Burgwedel werden insgesamt älter. Innerhalb der nächsten zehn Jahre wird über die Hälfte der Menschen in Burgwedel 65 Jahre oder älter sein. Der Sterbe-Überschuss kann durch Zuzüge nicht ausgeglichen werden. Zudem verlassen überproportional junge Menschen für ihre Ausbildung die Stadt. Konservative Schätzungen gehen davon aus, dass bis 2040 etwa 1.500 bis 2.000 Menschen weniger in Burgwedel leben. Das entspricht der Größe von Thönse oder Fuhrberg. Ähnliche, aber bereits deutlich fortgeschrittene Entwicklungen in Ostdeutschland zeigen, dass dies alle Facetten des Gemeindelebens betrifft. Die Frage der Mobilität ist darin eine sehr wichtige.

Haushalte in Burgwedel haben rein statistisch mehrheitlich ein gutes bis sehr gutes Auskommen. Ein knappes Drittel aller Haushalte ist von Armut betroffen oder bedroht. Insgesamt ein knappes Drittel aller Menschen muss Lohnzuschüsse oder -ersatzleistungen in Anspruch nehmen, um den Lebensunterhalt zu finanzieren. Der Anteil von Armut bereits betroffener Kinder und Jugendlicher liegt weit unter dem Bundesdurchschnitt, ist aber dennoch nicht zufriedenstellend. Es ist evident, dass besonders für jene Menschen inklusive Mobilität fundamental wichtig ist.

Modal Split

Es ist davon auszugehen, dass aktuell für wenigstens die Hälfte aller Wege ein Auto benutzt bzw. mitbenutzt wird.

Korridore

Innerhalb des Stadtgebietes bilden Großburgwedel und Wettmar zwei funktionale Pole. Regional gibt es Verflechtungen mit Burgdorf, Hannover, Isernhagen und Wedemark.

Flankierende Untersuchungen

Die Erkenntnisse des Projektes „Mobil ans Werk“ werden explizit mit betrachtet. Insbesondere die umfangreichen Beteiligungsformate bereichern vorliegende Untersuchung sehr. Die im Rahmen dessen durchgeführte Umfrage zum Mobilitätsverhalten wird explizit einbezogen und referenziert.

4. Projektbeirat

Als Instrument zur Beteiligung wurde ein informelles Gremium eingerichtet. Dieses sollte helfen, die fortschreitende Untersuchung zu lenken und zu stützen.

4.1. Organisation

Der Ansatz dieses Gremiums wurde am 27. Februar 2024 im „Ausschuss für Umwelt, Energie und Mobilität“ beschlossen. Per Beschluss wurde daraufhin folgende Mitglieder legitimiert, im Projektbeirat mitzuwirken.

- Jana Bertke (Team Umwelt) und Annabelle Semmler (Team Bauverwaltung) für die Stadt Burgwedel
- Elisabeth Geib-Kayser für die Seniorenbegegnungsstätte (SBS)
- Steffen Timmann für den ADFC
- Stefan Müller für die Interessensgemeinschaft Großburgwedeler Kaufleute
- Schülervertreter des Gymnasium Großburgwedel
- Schülervertreter der Integrierten Gesamtschule Großburgwedel
- Bianca Fitzthum für die Fraktion aus Grüne und SPD
- Bianca Rosenhagen für die Fraktion aus CDU und FDP
- Sigmar Tacke für die AfD

Allen Beteiligten sei an dieser Stelle für Ihre Mühen gedankt! Durch Ihre Mitwirkung gelang es, die richtigen Schwerpunkte zu setzen, wichtige Details nicht zu übersehen und das Konzept hinein in Verwaltung und Politik zu tragen.

4.2. Zusammenkünfte

Der Projektbeirat kam in loser Reihenfolge etwa monatlich bis zweimonatlich zusammen. Diese Treffen waren zunächst virtuell. Während der finalen Phase zur Besprechung möglicher Potentiale und Handlungsempfehlungen gab es Präsenztreffen im Rathaus.

Während der Zusammenkünfte wurde über Fortschritte der Bearbeitung informiert. Mitwirkende erhielten Raum für Verständnisfragen und zum Einbringen von Hinweisen. Hierdurch wurden wiederholt wichtige Impulse gegeben und gesetzt.

Auf Initiative von Frau Rosenhagen war es außerdem möglich, ein Gespräch mit Mitgliedern des Realverbandes zu führen. In diesem sind ansässige Landwirte organisiert. Gegenstand war, unter welchen Voraussetzungen die Forst- und Wirtschaftswege des Realverbandes durch Radfahrende genutzt werden können und dürfen.

4.3. Interviews

Nach der Benennung der mitwirkenden Menschen erfolgte eine Kontaktaufnahme in Form eines informellen Interviews. Zu Beginn wurde dabei das Ansinnen des Mobilitätskonzeptes beschrieben. Im Anschluss gab es viel Gelegenheit, eigene Eindrücke und Wünsche zu besprechen. Diese wurden unkommentiert aufgenommen. Einige Zitate sind nachfolgend sinngemäß wiedergegeben.

Thema	Wortmeldungen
Fußverkehr	„Fußgängerüberwege sollen sichtbarer gemacht werden.“ „Es gibt zu wenig Bänke zum Verweilen und Ausruhen.“ „Es fehlen kleine Grüninseln oder kleine Parks.“ „Es fehlen abgesenkte Bordsteine.“ „Fuß- und Radverkehr sollen getrennt werden.“
Radverkehr	„Als Radfahrer fühle ich mich als Mensch zweier Klasse. Alles ist für die Autos gemacht.“ „Es fehlen sichere Abstellmöglichkeiten.“ „Es fehlen Radwege.“ „Der Zustand der Radwege ist schlecht.“ „Radwege sind nachts schlecht oder nicht beleuchtet.“ „Ich würde lieber Rad fahren, aber ich fühle mich unsicher.“ „Rad- und Autoverkehr sollen getrennt werden.“ „Radwege sind nicht durchgehend. Ich muss immer wieder auf die Fahrbahn wechseln.“
Öffentliche Verkehrsangebote	„Es soll mehr Bushaltestellen geben.“ „Der Bürgerbus wird gut angenommen.“ „Der Sprinti ist ein gutes Angebot. Es muss sich weiter etablieren.“ „Der Metronom ist unzuverlässig.“ „Der Metronom fährt zu selten. Würde er wenigstens alle 30 Minuten fahren, würde ich häufiger den Zug nehmen.“ „Für Gelegenheitsfahrten ist der ÖPNV zu teuer.“ „Es fehlen Angebote für die letzte Meile.“ „Eine Seilbahn könnte die Ortsteile mit der Kernstadt verbinden.“
Autoverkehr	„Es gibt zu viel Autoverkehr in Großburgwedel.“ „Der Wocheneinkauf ohne Auto ist schwer.“ „Die Straßenabschnitte zwischen den Ortschaften in Burgwedel sollten nicht mit 100 befahren werden.“ „Es fehlen Stellplätze.“ „Elterntaxis sind ein Problem.“ „Die Anschaffung eines Elektroautos ist für uns ein Thema.“ „Ich fahre ein Elektroauto.“
Wirtschaftsverkehr	„Der kleine Einzelhandel muss gestärkt werden.“ „Die Erreichbarkeit der Geschäfte für den Lieferverkehr muss gegeben sein.“ „Fahrverbote gehen zu Lasten kleiner Speditionen.“ „Betriebe finden weniger Menschen, die bereit sind, lange mit dem Auto zu pendeln.“ „Es fehlt eine gute Verbindung zwischen Bahnhof und Gewerbegebiet.“
Leihangebote	„Gäbe es ein Angebot an Leihautos, könnte ich (m)ein Auto abschaffen.“
Weitere Hinweise	„Wenn Du auf dem Land unterwegs sein möchtest, musst Du Dir selbst helfen.“ „Jetzt, wo wir hier durch Großburgwedel gehen, sehe ich erstmal, wie viele Autos hier herumstehen.“ „Nachtabstaltung der Beleuchtung wird überdacht.“

5. Stärken-Schwächen-Analyse

Erstes Kernelement vorliegender Untersuchung ist die Betrachtung der Verkehrssituation. Für alle Verkehrsträger werden detailliert Stärken und Schwächen dokumentiert und bewertet. Ziel ist, mögliche Veränderungen qualitativ messbar zu machen. Die dafür angewandten Kriterien sind eingangs beschrieben.

Für einzelne Stellen oder Aspekte wird es sinnvoll sein, den Blick auf das Zusammenspiel aller Verkehrsträger auszuweiten. Diese integrierten Betrachtungen schließen den Einzelbetrachtungen an.

5.1. Bewertungsmaßstab

Das Bewertungsschema ist den Schulnoten nachempfunden. Sie sind auch für fachferne Menschen intuitiv verständlich. Die einzelnen Differenzierungen sind nachfolgend ausgeführt. Die Note 3 entspricht einem richtlinienkonformen und mängelfreien Angebot. Von dort aus wird ggf. auf- oder abgewertet.

Tabelle 3 Bewertungsschema nach Schulnoten

Bewertung	Illustration
1 (Sehr gut): Die Verkehrsanlage erfüllt die zugedachten Zwecke. Sie ist weit über die Mindestanforderungen hinaus dimensioniert. Es gibt freie Kapazitäten. Die Gestaltung der Verkehrsanlage lädt weitere Nutzer ein.	Velobrücken, Velotunnel
2 (Sehr gut): Die Verkehrsanlage erfüllt die zugedachten Zwecke. Sie ist über die Mindestanforderungen hinaus dimensioniert. Sie ist frei von Mängeln und es gibt freie Kapazitäten.	Radweg beschattet, Vorrang an Querungsstellen
3 (Befriedigend): Die Verkehrsanlage erfüllt die zugedachten Zwecke und ist frei von Mängeln. Sie erfüllt die Mindestanforderungen. Der Verkehrsfluss ist stabil.	Radweg in der nötigen Breite, ohne Beschädigungen
4 (Ausreichend): Die Verkehrsanlage erfüllt die zugedachten Zwecke. Sie erfüllt die Mindestanforderungen. Es gibt Mängel, die die Nutzbarkeit minimal beeinträchtigen. Verkehrsteilnehmer behindern sich gegenseitig. Der Verkehrsfluss ist gestört, aber nicht unterbrochen.	Radweg in Sollbreite, Fahrbahn minimal beschädigt.
5 (Mangelhaft): Die Verkehrsanlage ist erfüllt die zugedachten Zwecke nur rudimentär geeignet. Sie erfüllt die Mindestanforderungen nur teilweise. Es gibt Mängel, die die Nutzbarkeit stark beeinträchtigen. Verkehrsteilnehmer behindern sich gegenseitig. Es genügen kleine Störungen, um den Verkehrsfluss zu unterbrechen.	Radweg zu schmal, Fahrbahn zu sehr beschädigt
6 (Ungenügend): Die Verkehrsanlage ist für die zugedachten Zwecke ungeeignet oder überlastet. Sie erfüllt die Mindestanforderungen nicht.	Radweg fehlt

5.2. Verkehrssicherheit

Aus der Unfallstatistik wurden Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fußgängern und/oder Radfahrern ausgelesen. Dies geschah für den Betrachtungszeitraum von August 2021 bis Juli 2024. Die Analyse lieferte hierin weitere hilfreiche Details.

Die Zeit von August 2021 bis Februar 2023 war gekennzeichnet von Einschränkungen durch COVID-19. Die Auswirkungen auf die Verkehrsströme, vor allem im kleinstädtischen Bereich, sind aber marginal. Eine gesonderte Betrachtung hierzu ist deswegen nicht erforderlich.

Tabelle 4 Auswertung von Unfalldaten für Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fußgängern

Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fußgängern

Insgesamt gab es 25 Unfälle mit Beteiligung von Fußgängern.

- Die Folge davon waren 25 leichtverletzte und eine schwerverletzte Person.
- In 11 Fällen geschah der Unfall beim Überqueren der Fahrbahn.
- In 3 Fällen war es ein Unfall im Längsverkehr. Das kann bspw. der Zusammenstoß mit einem Radfahrer sein.
- Insgesamt waren 19 Pkw, 2 Fahrräder, 28 Fußgänger und 3 Lkw beteiligt.
- 9 Unfallbeteiligte waren zwischen 5 und 20 Jahre alt.
- Es gibt mehr Unfälle in den Wintermonaten. Dies ist grundsätzlich plausibel. Die Zahlen sind aber insgesamt zu gering, um eine Signifikanz abzuleiten.
- Es sind 35 Unfallursachen (Es kann für einen Verkehrsunfall mehrere Ursachen geben) gezählt worden.
 - Fehler anderer Verkehrsteilnehmer an Fußgängerüberwegen (4)
 - Fehler anderer beim Abbiegen (2)
 - Fehler anderer an anderen Stellen (5)
 - Missachtung des Fahrzeugverkehrs (6)
 - Andere eigene Fehler von Fußgängern (4)
- In Großburgwedel gibt es entlang der Hannoverschen Straße und der Straße Im Mitteldorf, zwischen Fuhrberger Straße und Am Markt eine grundsätzliche Häufung von Verkehrsunfällen. Bei diesen waren ausschließlich das Überschreiten der Fahrbahn oder das Ab-/Einbiegen eines Fahrzeuges ursächlich.

Tabelle 5 Auswertung von Unfalldaten für Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrern

Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrern

Insgesamt gab es 93 Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern.

- Die Folge davon waren 77 leichtverletzte und 6 schwerverletzte Personen.
- In 21 Fällen war es ein Fahrnfall. Das können Unfälle ohne Fremdeinwirkung (bspw. durch Sturz durch Hindernisse oder bei zu schnellem Fahren) oder mit Fremdeinwirkung (bspw. ein einfacher Zusammenstoß) sein.

- In 42 Fällen war es ein Unfall beim Ab- oder Einbiegen von einem der Fahrzeuge. Die Statistik unterscheidet hierbei noch, ob dabei ggf. eine Vorfahrt missachtet wurde. Für das Anliegen dieser Untersuchung werden beide Fälle zusammengeführt.
- Insgesamt waren 55 Pkw, 101 Fahrräder, 2 Lkw und 2 Fußgänger beteiligt.
- Es geschehen mehr Unfälle während der Zeit von Mai bis Oktober. Dies ist grundsätzlich plausibel. Die Zahlen sind aber insgesamt zu gering, um eine Signifikanz abzuleiten.
- 28 Unfallbeteiligte waren im Alter zwischen 5 und 20 Jahren.
- Es sind 124 Unfallursachen (Es kann für einen Verkehrsunfall mehrere Ursachen geben) gezählt worden. Das waren u.a.
 - Alkoholeinfluss (7)
 - Nichtbeachten der Vorfahrt (23)
 - Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (9)
 - Fehler beim Abbiegen nach links (9)
- In Großburgwedel gibt es eine auffällige Häufung von Verkehrsunfällen
 - an der Einmündung Hannoversche Straße Ecke Burgdorfer Straße und
 - entlang der Straße Im Mitteldorf, zwischen Fuhrberger Straße und Am Markt.
- In Wettmar gibt es eine leichte Häufung von Verkehrsunfällen entlang der Hauptstraße. Aufgrund der geringen Fallzahlen kann hieraus aber keine Signifikanz abgeleitet werden.
- Es gibt eine Häufung von Unfällen im Bereich der Straßenunterführung an der A7.

Es gibt eine Häufung von Verkehrsunfällen ist dann auffällig, wenn es örtlich konzentrierte Unfälle mit gleichen oder ähnlichen Ursachen. Dies sind im Einzelnen:

- **Großburgwedel Ortsmitte, Im Mitteldorf und Hannoversche Straße:** In diesem Bereich geraten Zufußgehende (5 Unfälle) und Radfahrende (10 Unfälle) gleichermaßen wiederholt in Konflikt mit dem Längsverkehr. Das ist beim Überqueren der Fahrbahn (in 4 Fällen) und durch ab-/einbiegende Fahrzeuge im Bereich von Einmündungen (in 7 Fällen).
- **Großburgwedel, Hannoversche Straße Ecke Burgdorfer Straße:** In diesem Bereich geraten Zufußgehende (1 Unfall) und Radfahrende (7 Unfälle) wiederholt in Konflikt mit dem ab-/einbiegenden Fahrzeugverkehr in/aus Richtung Burgdorfer Straße (in 6 Fällen).
- **Großburgwedel, Hannoversche Straße Ecke Alter Postweg:** Für diesen Bereich liegen keine expliziten statistischen Daten vor. Die Befragung betroffener ergab jedoch, dass die Situation dort ähnliche jener an der Einmündung Burgdorfer Straße ist.
- **Großburgwedel, Hannoversche Straße Ecke Pestalozzistraße:** Für diesen Bereich liegen keine expliziten statistischen Daten vor. Die Befragung betroffener ergab jedoch, dass die Situation dort ähnliche jener an der Einmündung Burgdorfer Straße ist.

- **Großburgwedel, Straßenunterführung A7:** In diesem Bereich gibt es eine zumindest indirekte Gefährdung aus dem Autoverkehr. Der durch den Kraftfahrzeugverkehr beanspruchte Raum lässt wenig Restbreite für den begleitenden Geh- und Radweg. Hierbei ergeben sich wiederholt Konflikte bei der Begegnung insbesondere zweier Radfahrender.

Diese Häufung gleichartiger Verkehrsunfälle kann ein Indiz für einen systemischen Mangel sein, d.h. dass die Verkehrsanlage grundsätzlich unzureichende Sicherheit gibt.

Verkehrssicherheit	
Großburgwedel Verkehrssicherheit Hannoversche Straße / Im Mitteldorf	5
Großburgwedel Verkehrssicherheit Hannoversche Straße	5
Einmündung Burgdorfer Straße Bestand	
Großburgwedel Verkehrssicherheit Hannoversche Straße	2-3
Einmündung Burgdorfer Straße nach Umbau	
Großburgwedel Verkehrssicherheit Hannoversche Straße	5
Einmündung Pestalozzistraße Bestand	
Großburgwedel Verkehrssicherheit Hannoversche Straße	2-3
Einmündung Pestalozzistraße nach Umbau	
Großburgwedel Verkehrssicherheit Straßenunterführung A7	4



Abbildung 18 Einmündung Im Mitteldorf / Im Klint



Abbildung 19 Einmündung Hannoversche Straße / Burgdorfer Straße



Abbildung 20 Einmündung Hannoversche Straße / Alter Postweg mit neuer Furt



Abbildung 21 Einmündung Hannoversche Straße / Pestalozzistraße mit neuer Furt



Abbildung 22 Unterführung A7

5.3. Motorisierter Individualverkehr

5.3.1. Ansprüche

Die „Richtlinie für integrierte Netzgestaltung“ bildet die Ziele der bundesweiten Raumordnung auf unser Verkehrsnetz ab. Für die Erreichbarkeit zentraler Orte sind darin folgende Richtwerte formuliert.

Tabelle 6 Anzustrebende Fahrzeiten in zentrale Orte

Zentraler Ort	Anzustrebende Fahrzeit im Pkw
---------------	-------------------------------

Oberzentrum	60 Minuten
Mittelzentrum	30 Minuten
Grundzentrum oder alternativ Gemeindezentrum	20 Minuten

Straßen einer Stadt haben verschiedene Funktionen. Der Kraftfahrzeugverkehr innerhalb einer Stadt hat verschiedene Ziele. Daraus resultieren zu differenzierende Nutzungsansprüche. Ein Straßennetz soll diese nachgenannten Ansprüche unbedingt reflektieren.

Tabelle 7 Funktionsansprüche an einen Straßenraum

Funktion	Beschreibung
Verbindung	Entlang dieser Straßen soll der Kraftfahrzeugverkehr möglichst schnell und ungehindert fließen können. Es soll möglichst keine Grundstückszufahrten geben. Knotenpunkte sind entweder als Kreisverkehre ausgeführt oder durch Vorfahrtszeichen oder Lichtsignalanlagen gesichert. Entlang dieser Straßen sollen auf der Fahrbahn möglichst keine Fahrzeuge abgestellt werden. Entlang dieser Straßen führen ÖPNV-Linien.
Erschließung	Straßen mit dieser Funktion dienen dem Quell- und Zielverkehr. Von diesen Straßen gehen Grundstückszufahrten ab. Das Geschwindigkeitsniveau ist sehr gering. Es gibt Behinderungen wegen haltender, ein- und ausfahrender Fahrzeuge. An Knotenpunkten oder Einmündungen gibt es meist keine Vorfahrtsregelungen. Am Fahrbahnrand dürfen Fahrzeuge abgestellt werden.
Aufenthalt	Der Straßenraum ist stark von den anliegenden Gebäuden geprägt. Dabei wird der Straßenraum möglicherweise teilweise oder ganz mitgenutzt. Das können bspw. Straßengastronomie oder angrenzende Grünflächen sein. Menschen verweilen auf Gehwegen und/oder queren in dichten Abständen die Fahrbahn.

Die Straßen zwischen den Ortschaften haben eindeutig eine fast ausschließliche Verbindungsfunktion. Innerhalb der Ortschaften ist eine Überlagerung der Funktionen meist unvermeidbar. Problematisch ist, wenn zwei der drei Funktionen gleichberechtigt zusammentreffen.

Straßen mit Verbindungsfunktion tragen die Hauptlast des Verkehrs. In wie weit Straßenverkehrsanlagen beanspruchungsgerecht dimensioniert sind, wird mithilfe von Qualitätsstufen beschrieben. Nachfolgende Tabelle erklärt diese.

Tabelle 8 Qualitätsstufen im Kraftfahrzeugverkehr

Qualitätsstufe	Beschreibung	Auslastungsgrad	Kfz je Stunde	Zeitlicher Abstand zwischen zwei Kfz
A	Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die	30%	540	6 – 7 s

	gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist.			
B	Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber eine nur geringe Beeinträchtigung des Einzelnen, Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.	55%	990	3 – 4 s
C	Die individuelle Bewegungsmöglichkeit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab, Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.	75%	1350	2 – 3 s
D	Der Verkehrsablauf ist gekennzeichnet durch hohe Belastungen, die zu deutlichen Beeinträchtigungen in der Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer führen. Interaktionen zwischen ihnen finden nahezu ständig statt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.	90%	1620	2 – 3 s
E	Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen. Der Verkehr bewegt sich im Bereich zwischen Stabilität und Instabilität. Die Kapazität wird erreicht.	100%	1800	2 s
F	Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Verkehrsanlage ist überlastet. Der Verkehrsfluss ist instabil und reißt immer wieder ab.	>100%	>1800	

5.3.2. Erreichbarkeit zentraler Orte

Nachfolgende Tabelle zeigt, dass die tatsächlichen Fahrzeiten die Richtwerte teilweise deutlich unterschreiten. Die Messungen verstehen sich jeweils von bzw. bis zur Ortsmitte im normalen Tagesverkehr.

Tabelle 9 Erreichbarkeit zentraler Orte aus und in Burgwedel

Ort bzw. Ortsteil	Funktion	Fahrzeit Richtwert	Fahrzeit tatsächlich
-------------------	----------	--------------------	----------------------

Nach Großburgwedel			
Engensen		30	10
Fuhrberg		30	10
Kleinburgwedel		30	10
Oldhorst		30	10
Thönse		30	10
Wettmar	Grundzentrum	30	10
Nach Wettmar			
Engensen		20	5
Fuhrberg		20	10
Großburgwedel	Mittelzentrum	20	10
Kleinburgwedel		20	5
Oldhorst		20	10
Thönse		20	5
Von Großburgwedel			
Langenhagen	Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrum	30	20
Wedemark	Mittelzentrum	30	15
Burgdorf	Mittelzentrum	30	20
Hannover	Oberzentrum	60	30

5.3.3. Fließender Verkehr

Die im Verbindungsnetz gemessenen Verkehrsmengen sind für gesamte Stadt und im Detail für Großburgwedel aufbereitet. Selbst zur Spitzenstunde, der Zeit mit dem höchsten Verkehrsaufkommen, sind die Qualitätsstufen im Bereich von A und B, nur vereinzelt im Bereich C. Der Verkehrsfluss ist immer hinreichend gegeben.

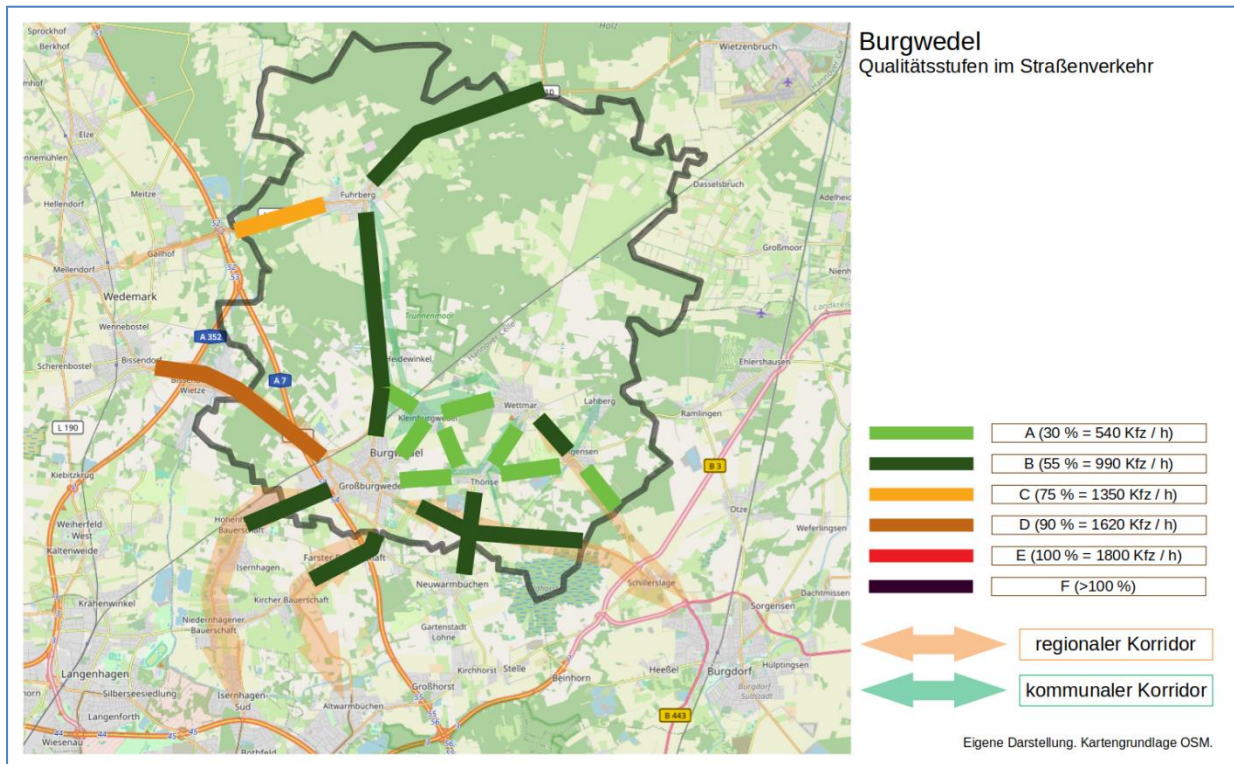


Abbildung 23 Qualitätsstufen im Straßenverkehr für Burgwedel

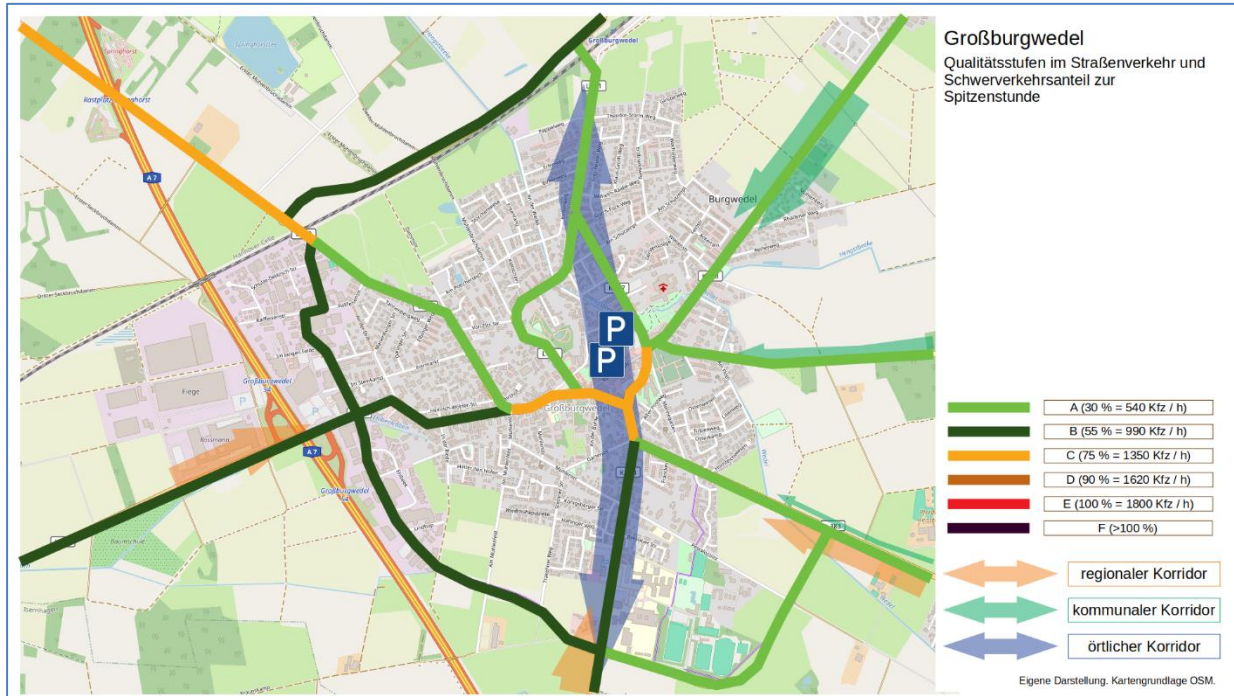


Abbildung 24 Qualitätsstufen im Straßenverkehr für Großburgwedel

Im Bereich des Ortszentrums von Großburgwedel gibt es eine ungünstige Überlagerung der verschiedenen Funktionsansprüche. Die Auswertung der Verkehrssicherheit legt dar, dass sich dies merkbar auf die Verkehrssicherheit auswirkt. Für den Bereich der Ortsmitte Großburgwedels folgt eine separate Betrachtung.

5.3.4. Ruhender Verkehr

Kraftfahrzeuge können mehrheitlich am Fahrbahnrand oder auf den Grundstücken abgestellt werden. In Großburgwedel gibt es zentrumsnah öffentliche Stellplatzanlagen, die während der Geschäftszeiten mit Parkscheibe zu benutzen sind. Alle Stellplätze sind gebührenfrei. Es ist jeder Zeit möglich, auf die angrenzenden Wohngebiete auszuweichen.



Abbildung 25 Pkw-Stellplatzanlage Auf dem Amtshof

5.3.5. Leihautos

Auf dem Gelände des Rathauses in Großburgwedel gibt es eine Leihstation mit drei Autos. Das Angebot ist eine Kooperation zwischen der Stadt Burgwedel und „Stadtmobil Hannover“. Dabei tritt die Stadt als Ankermieter auf. Zwei der drei Autos sind während der Geschäftszeiten im Rathaus für Mitarbeiter der Stadt reserviert. Zur Bedeutung von Leihautos für neu gedachte Mobilität sei auf das Kapitel „Mobilitätspunkte“ verwiesen.



Abbildung 26 Station für Leihautos am Rathaus

5.3.6. Straßenbauvorhaben

Innerhalb der Ortschaft Großburgwedel soll der fließende Verkehr neu geordnet werden. Durchgangsverkehre sollen den Stadtkern fortan umfahren. Die Stadt baute in Vorleistung eine Ortsumgehung. Diese wird an das Land übergeben. Im Austausch dafür werden die innerstädtischen Landesstraßen erneuert und dann an die Stadt übergeben.

Im Zuge dessen sind folgende Vorhaben projektiert:

- Bau eines Kreisverkehrs am **Knotenpunkt Rathausplatz** (zwischenzeitlich abgeschlossen)
- Ausbau der **Fuhrberger Straße** (Zwischenzeitlich in Umsetzung)

Darüber hinaus sind weitere Vorhaben projektiert:

- Großburgwedel:
 - Umbau des **Bahnhofsvorplatzes** und Umwidmung der **Bahnhofstraße (Kleinburgwedel)** in eine Fahrradstraße (zwischenzeitlich abgeschlossen)
 - Umbau **Einmündung Hannoversche Straße / Alter Postweg** mit neu aufgepflasterter Fußgängerfurt (zwischenzeitlich abgeschlossen)
 - Umbau **Einmündung Hannoversche Straße / Pestalozzistraße** mit neu aufgepflasterter Fußgängerfurt (zwischenzeitlich abgeschlossen)
 - Umbau des Bereiches **Am Markt / Im Klint / Im Mitteldorf** (Perspektivplanung)
 - Bau eines Kreisverkehrs am **Knotenpunkt Dammstraße / In der Meineworth / Im Mitteldorf** (Perspektivplanung)
 - Bau eines Kreisverkehrs am **Knotenpunkt Isernhägener Straße / Berkhopstraße / Kokenhorststraße** (Perspektivplanung)

- Kleinburgwedel:
 - Sanierung **Ortsdurchfahrt**
 - Bau eines Kreisverkehrs am **Knotenpunkt Wallstraße / Großburgwedeler Straße / Radenstraße**

Die Erreichbarkeit zentraler Orte wird von diesen Straßenbauvorhaben praktisch nicht beeinflusst. Im Falle der Einmündungen an der Hannoverschen Straße wird einer der zuvor genannten Unfallschwerpunkte deutlich entschärft.



Abbildung 27 Kreisverkehr am Rathaus



Abbildung 28 Baustelle Fuhrberger Straße



Abbildung 29 Knotenpunkt In der Meineworth / Dammstraße



Abbildung 30 Einmündung Kleinburgwedel Wallstraße / Großburgwedeler Straße

5.3.7. Bewertung MIV

Es ist aktuell sehr leicht, alle Stellen in Burgwedel mit dem Auto zu erreichen. Dies ist mit Blick auf die Gegebenheiten grundsätzlich zu befürworten. In der Kernstadt befinden sich alle wichtigen Einrichtungen für Menschen aus den Ortsteilen. Die Fahrzeiten sind kurz. Das ist besonders für tägliche Besorgungen. Und die Wege von und zum Auto sind kurz.

Für wahrscheinlich die Mehrheit aller Wege wird das Auto bis auf weiteres das geeignete Verkehrsmittel sein bzw. bleiben. Ansatz kann und wird daher nicht sein, anlasslos den Autoverkehr zu beschränken, d.h. bspw. die Erreichbarkeit künstlich zu verschlechtern. Eingreifende Maßnahmen seien nur angerengt, wenn daraus an anderer Stelle deutliche Vorteile oder Verbesserungen folgen.

Probleme aus dem Autoverkehr ergeben sich konkret in der Ortsmitte von Großburgwedel. Dort stehen die Ansprüche des fließenden Verkehrs diametral den städtebaulichen und funktionalen Ansprüchen eines Ortszentrums entgegen.

Die Bewertungen sind nachfolgend gelistet. Dabei ist bereits berücksichtigt, dass punktuelle Mängel bereits während der Erstellung des Konzeptes behoben wurden (Siehe hierzu auch „Verkehrssicherheit“). Die fortbestehende Problemstellung der Ortsmitte ist rot hervorgehoben.

Tabelle 10 Bewertung der Qualität des MIV

Kriterium	Wertung
Erreichbarkeit	
Regional	2
Kommunal (Großburgwedel)	2
Kommunal (Wettmar)	3
Fließender Verkehr	
Funktionsgerechte Gestaltung Großburgwedel Zentrum	4
Qualitätsstufen im Hauptverkehrsstraßennetz	2
Großburgwedel innerstädtisch	2
Stellplatzangebot	
Großburgwedel zentrumsnah	2
Großburgwedel übriges Stadtgebiet	2

5.4. ÖPNV

5.4.1. Ansprüche

Für die Bemessung öffentlicher Verkehrsangebote ist zu unterscheiden nach drei Kriterien. Die dabei anzuwendenden Maßgaben fußen auf Erfahrungswerten des Verbands deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Sie sind in verschiedenen Schriften zusammengefasst.

Tabelle 11 Kriterien zur Bewertung der Qualität im ÖPNV. Eigene Darstellung nach VDV.

Kriterium	Beschreibung
Erschließung (örtliche Verfügbarkeit)	Ein Gebiet gilt dann als erschlossen, wenn 80 Prozent aller Menschen im Einzugsbereich einer Haltestelle sind. Die Richtwerte dafür sind nachgenannt gesondert dokumentiert. Die Reisezeit im ÖPNV soll möglichst das 1,5fache der Pkw-Fahrzeit nicht überschreiten. Das beinhaltet die Wege von und zur Haltestelle. Nachfolgende Abbildung veranschaulicht den Unterschied zwischen Reise- und Fahrzeit im ÖPNV.

Angebot (zeitliche Verfügbarkeit)

In Abhängigkeit der Dichte des Bediengebietes und der Tageszeit werden Empfehlungen für die Fahrtenfolgeabstände ausgesprochen. Diese sind als Mindeststandards zu verstehen. In jedem Falle soll ein Taktfahrplan angestrebt werden.

Beförderungsqualität

Der Zustand der Haltestellen, der Fahrzeuge und die Verfügbarkeit digitaler Dienste werden hierzu betrachtet.

Tabelle 12 Zu berücksichtigende Einzugsradien von Haltestellen. Eigene Darstellung nach VDV.

Verkehrsmittel	Einzugsradius	Fußwegzeit
Stadtbus	300 m	5'
Straßenbahn	400 m	7'
Regionalbus	600 m	10'
Regionalbahn	1000 m	17'

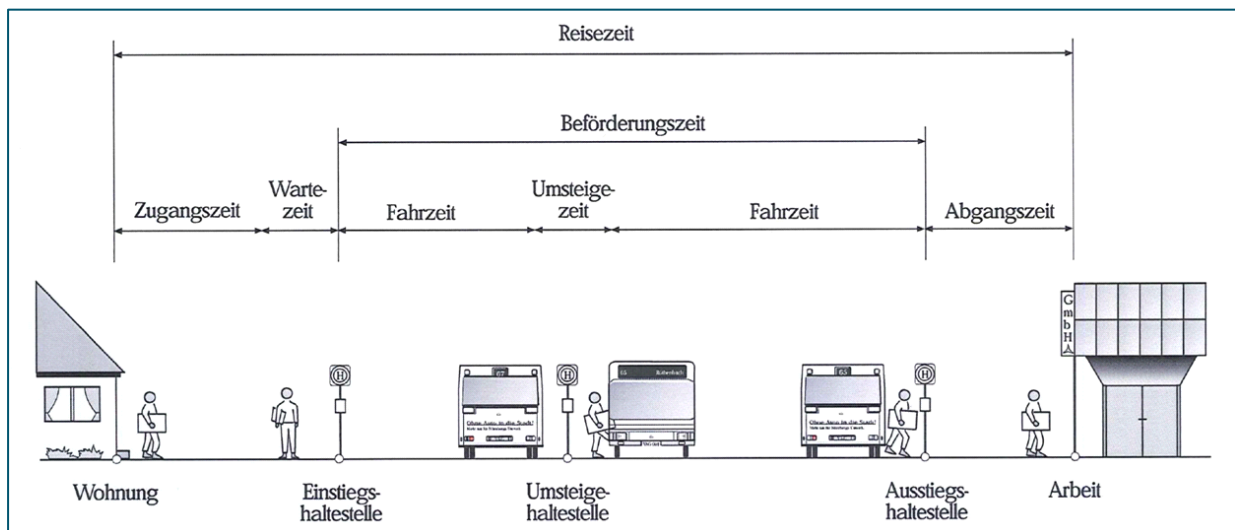


Abbildung 31 Gegenüberstellung der Begriffe Reisezeit und Fahrzeit im ÖPNV. Quelle: VDV

Tabelle 13 Richtwerte für Fahrtenfolgeabstände

Gebiet	Fahrtenfolge Normalverkehrszeit	Fahrtenfolge Schwachverkehrszeit
Mittelzentrum, zentraler Bereich	20'	20'

Unterzentrum, zentraler Bereich	30'	60'
Übriges Gebiet	60'	60' / 120'
Hauptverkehrsachsen	20'	60'
Nebenverkehrsachsen	60'	120'
Sonstige Achsen	120' oder Einzelfahrten	120' oder Einzelfahrten

5.4.2. Erschließung

Das ÖPNV-Netz erstreckt sich entlang der eingangs ausgearbeiteten Korridore. Es gibt leichte Abweichungen, die sich aus betrieblichen Zwängen ergeben. Grundsätzlich aber sind alle Ortsteile und alle zentralen Orte in das Netz eingebunden.

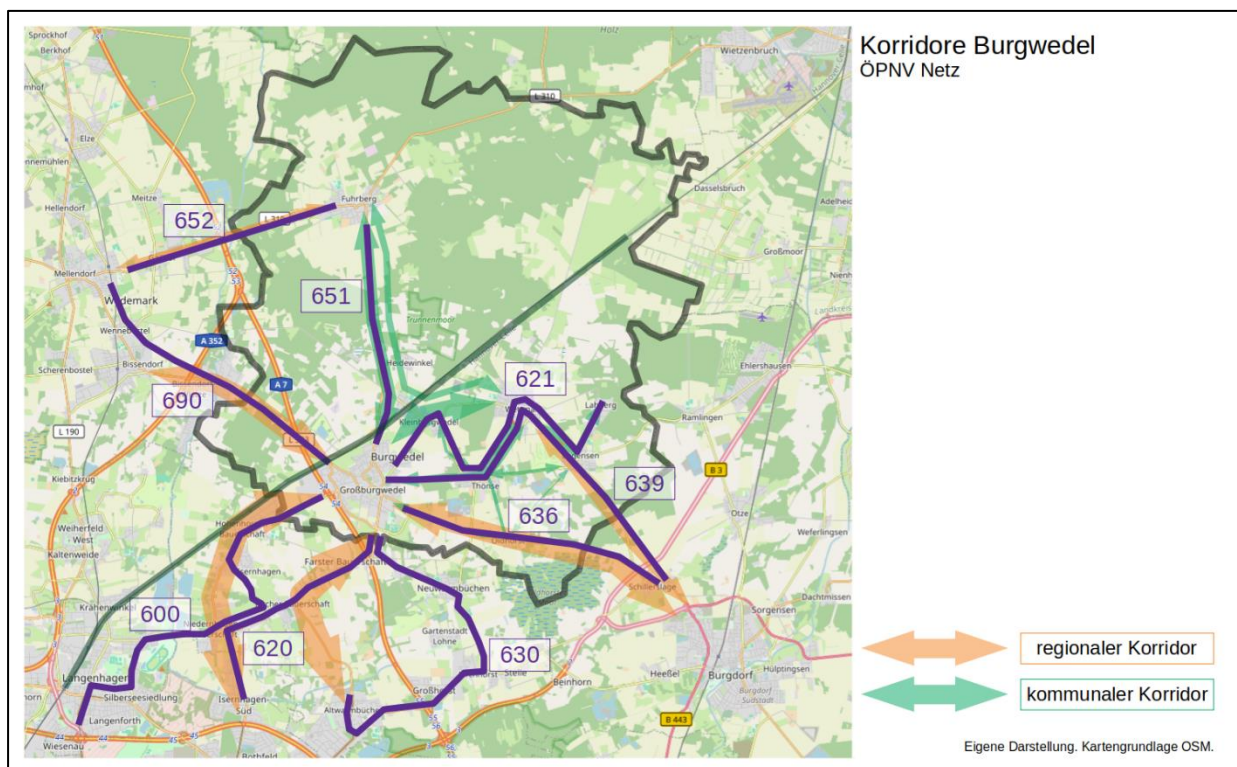


Abbildung 32 Korridore und ÖPNV-Achsen in Burgwedel

Nachfolgend ist die Abdeckung von Großburgwedel und Wettmar mit Haltestellen visualisiert. Beide Ortschaften sind vollständig erschlossen.

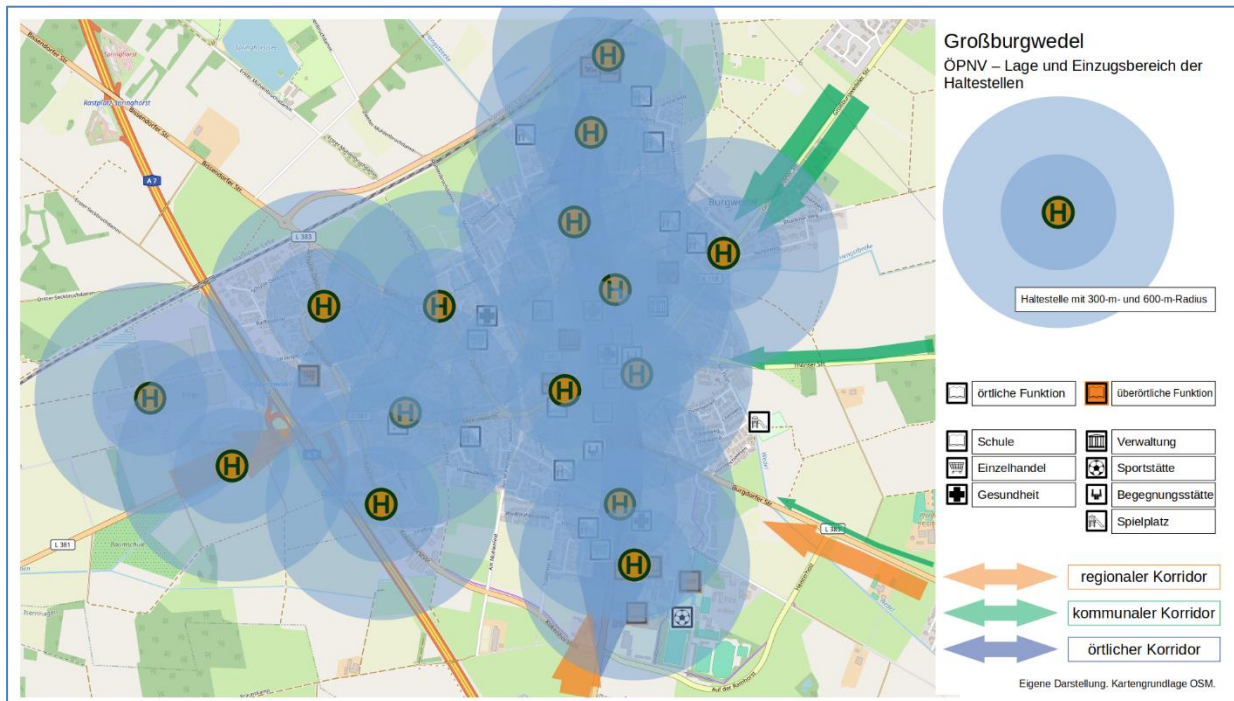


Abbildung 33 ÖV-Abdeckung in Großburgwedel

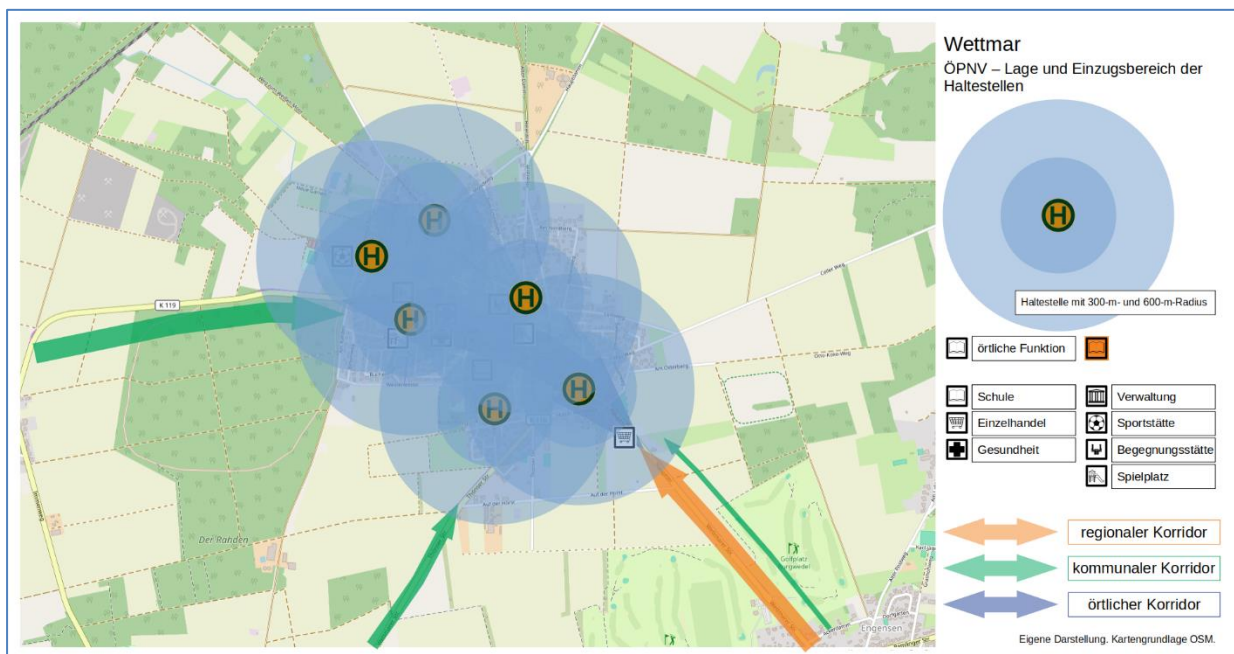


Abbildung 34 ÖV-Abdeckung Wettmar

Für die Bemessung der Reisezeiten im ÖPNV seien jeweils 5 Minuten für Zu- und Abgang hinzugerechnet. Für Fahrten innerhalb von Burgwedel ist der sich daraus ergebende Faktor gegenüber der Fahrzeit im Pkw ist nominal überschritten. Aufgrund der insgesamt geringen Reisezeiten ist dieser Effekt aber vernachlässigbar. Insgesamt sind die Richtwerte immer noch deutlich unterschritten. Innerstädtisch sind die Ziele umsteigefrei erreichbar. Eine deutlich verbesserte Erschließung geschieht durch den „Sprinti“ (dazu mehr im weiteren Verlauf).

Die Reisezeiten für Fahrten in benachbarte Gemeinden und nach Hannover liegen auch mit Zu- und Abgang immer noch im bzw. nahe am anzustrebenden Bereich vom 1,5fachen der Pkw-Fahrzeit.

Tabelle 14 Vergleich von Fahrzeiten im Pkw-Verkehr zu Reisezeiten im ÖPNV

Ort bzw. Ortsteil	Funktion	Richtwert Pkw	Richtwert ÖPNV	Fahrzeit Pkw	Reisezeit ÖPNV (Faktor, max. 1,5)
Nach Großburgwedel					
Engensen		30	45	10	20 (2,0)
Fuhrberg		30	45	10	20 (2,0)
Kleinburgwedel		30	45	10	20 (2,0)
Oldhorst		30	45	10	20 (2,0)
Thönse		30	45	10	20 (2,0)
Wettmar	Grundzentrum	30	45	10	20 (2,0)
Nach Wettmar					
Engensen		20	30	5	15 (3,0)
Fuhrberg		20	30	10	20 (2,0)
Großburgwedel	Mittelzentrum	20	30	10	20 (2,0)
Kleinburgwedel		20	30	5	15 (3,0)
Oldhorst		20	30	10	20 (2,0)
Thönse		20	30	5	20 (4,0)
Von Großburgwedel					
Langenhagen	Mittelzentrum	30	45	20	30 (1,5)
Wedemark	Mittelzentrum	30	45	15	30 (1,5)
Burgdorf	Mittelzentrum	30	45	20	30 (1,5)
Hannover	Oberzentrum	60	90	30	50 (1,6)

Abbildung 35 Relationsscharfe Bewertung der Erschließungsqualität im ÖPNV

5.4.3. Angebot

Für die einzelnen Linien ist nachfolgend die Fahrtenfolge während verschiedener Verkehrszeiten veranschaulicht. Anschließend sind die tatsächlichen Taktfolgen den Empfehlungen des VDV gegenübergestellt.

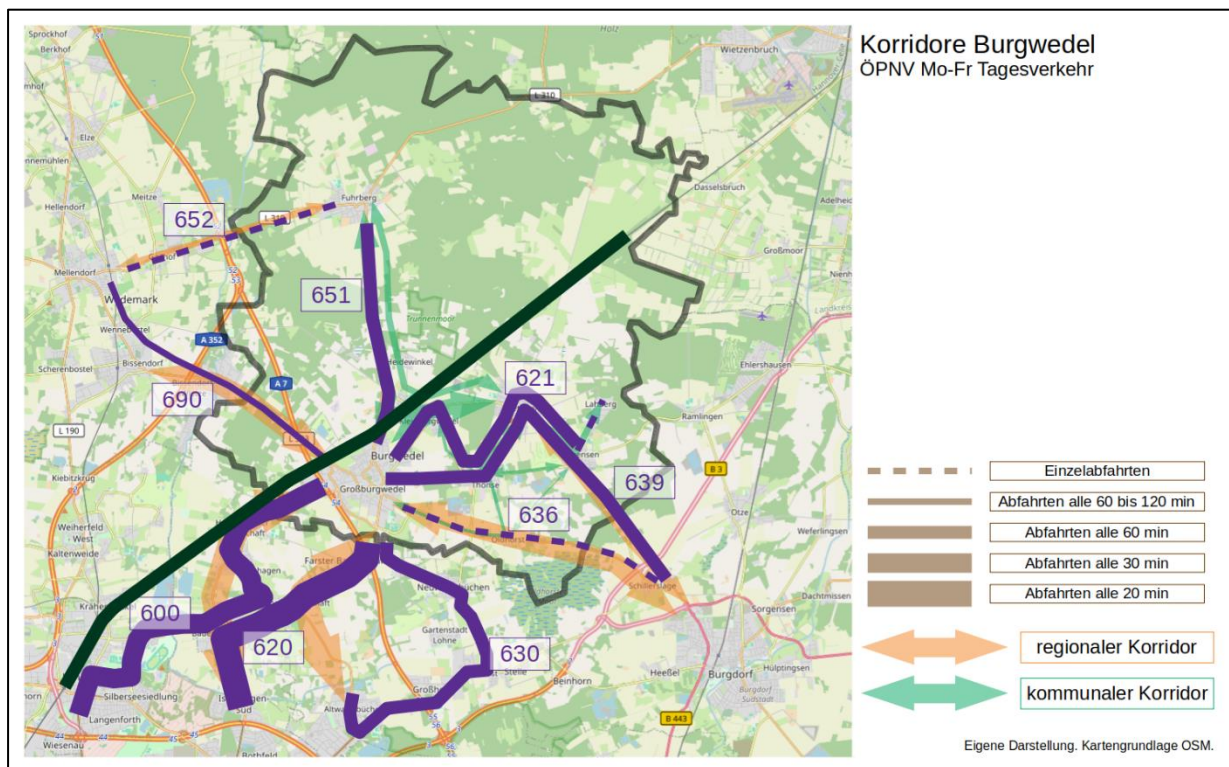


Abbildung 36 ÖPNV-Angebot Montag bis Freitag im Tagesverkehr

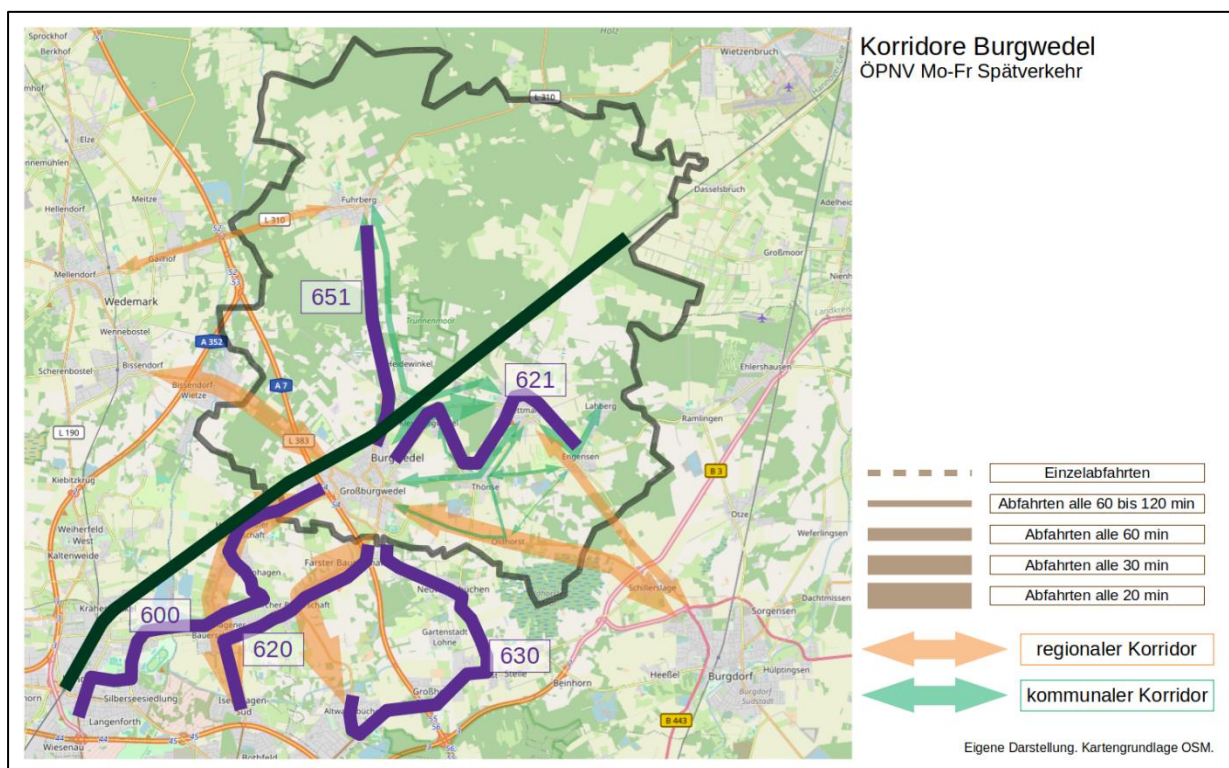


Abbildung 37 ÖPNV-Angebot Montag bis Freitag im Spätverkehr

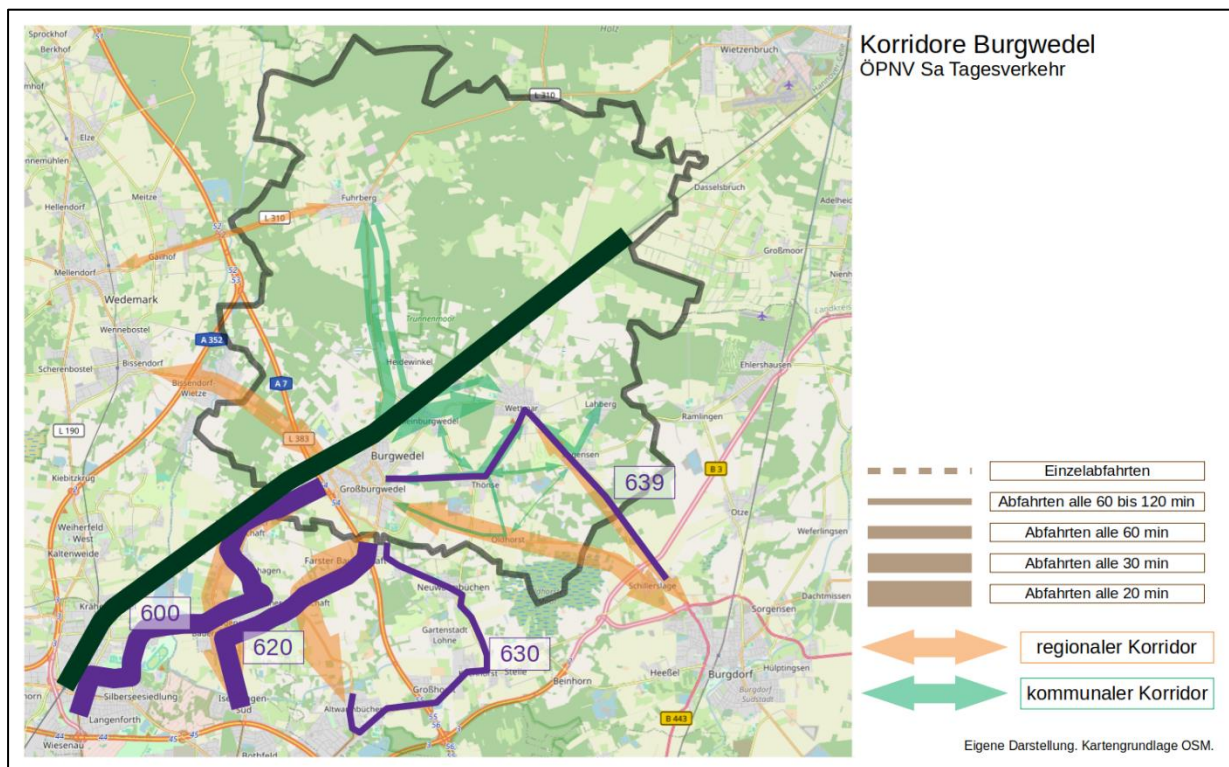


Abbildung 38 ÖPNV-Angebot Samstag im Tagesverkehr

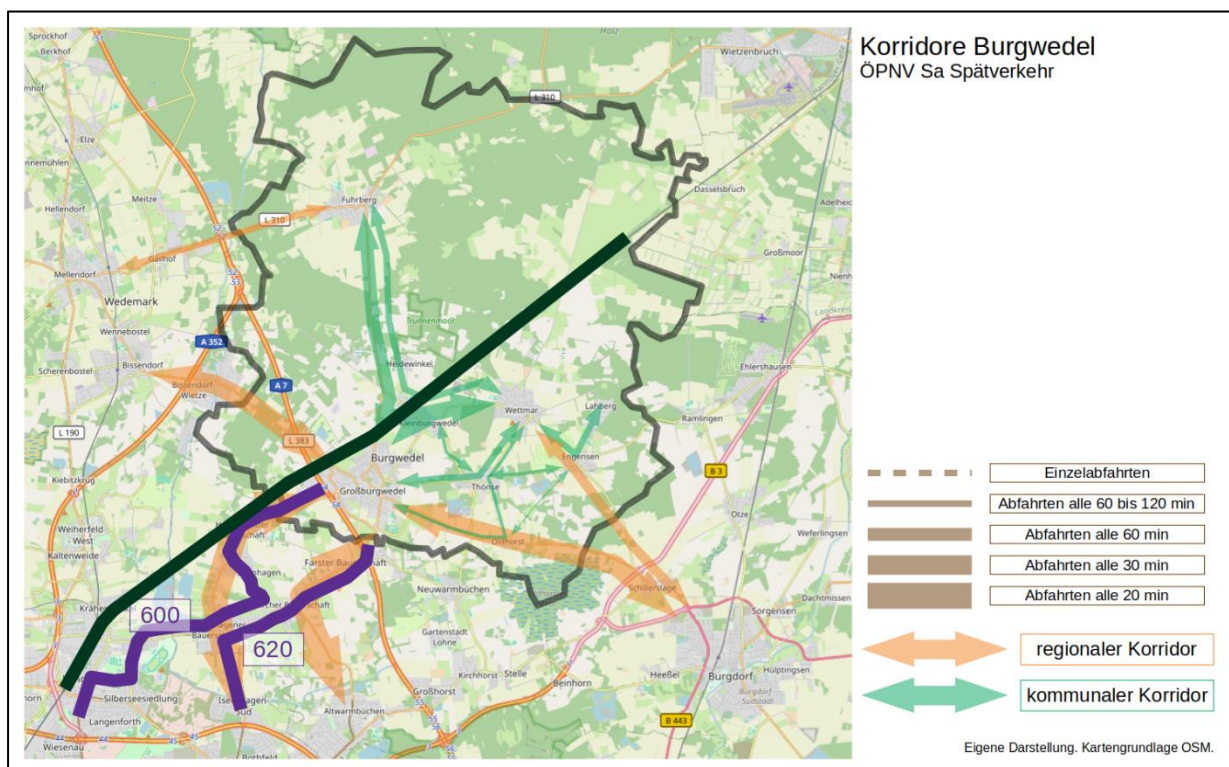


Abbildung 39 ÖPNV-Angebot Samstag Spätverkehr

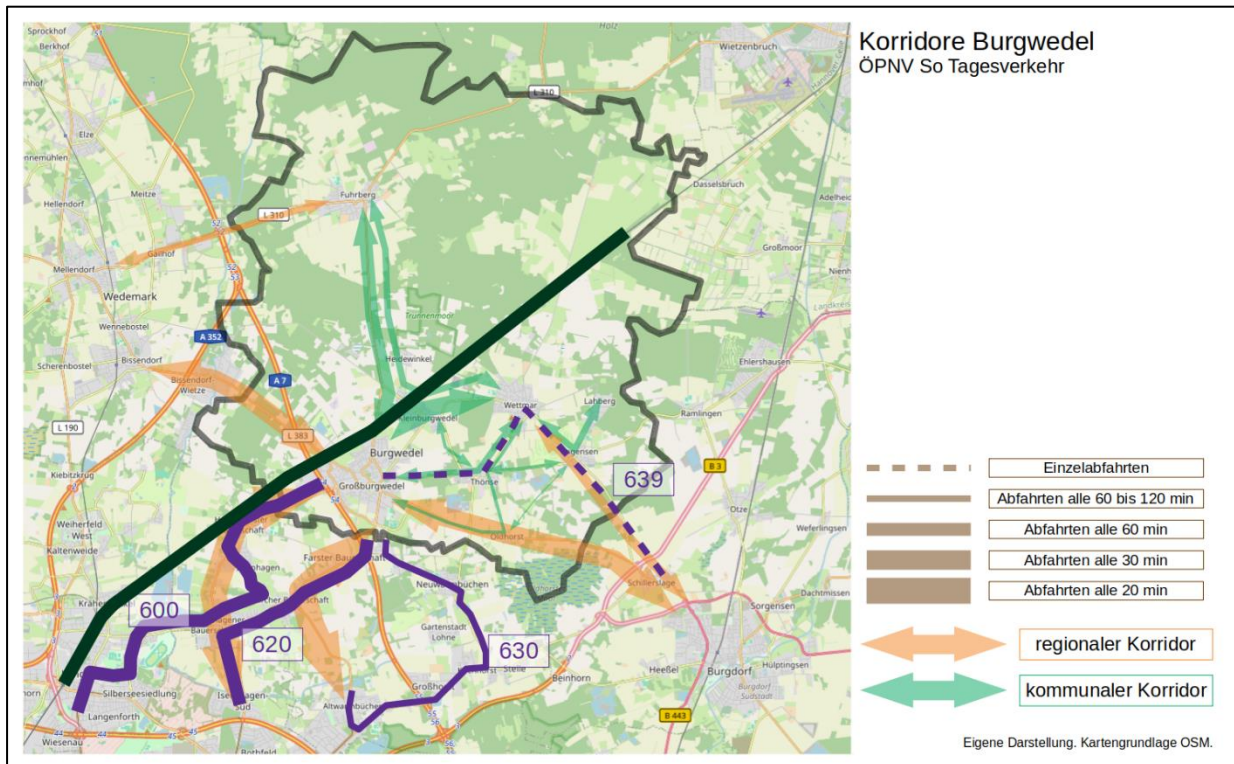


Abbildung 40 ÖPNV-Angebot Sonntag im Tagesverkehr

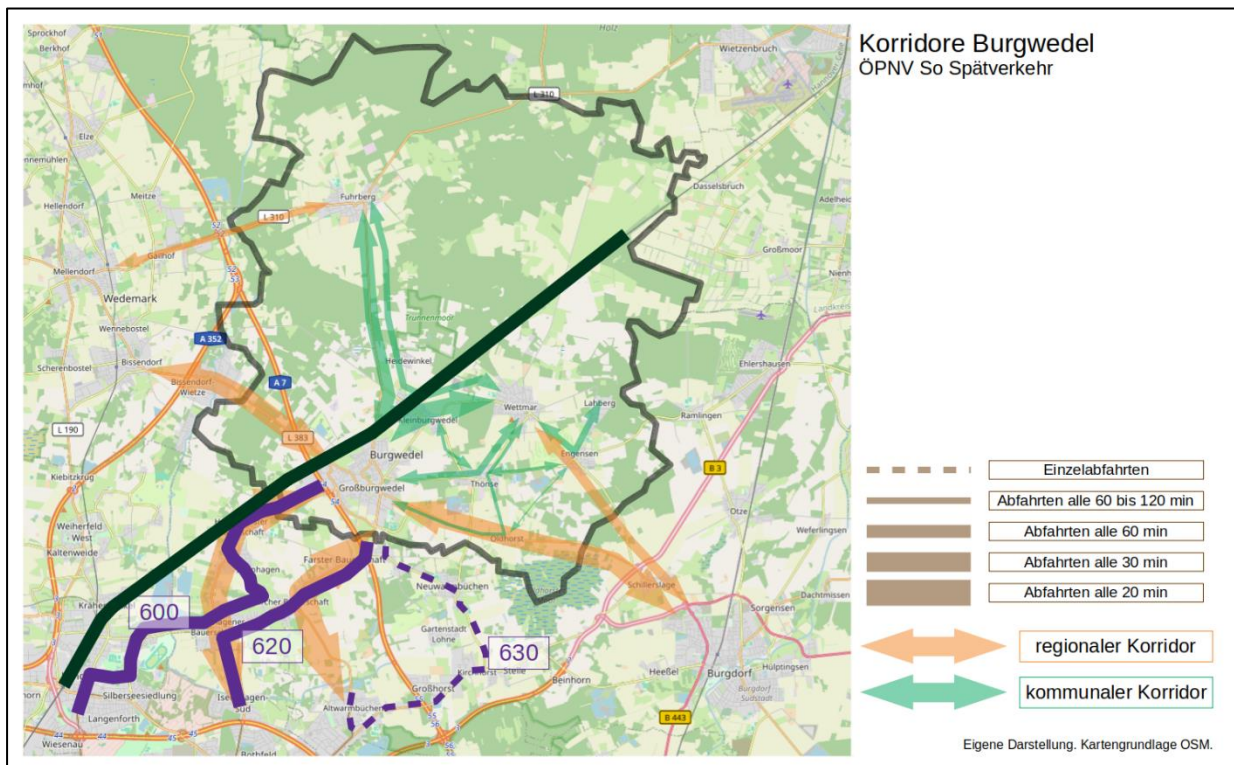


Abbildung 41 ÖPNV-Angebot Sonntag im Spätverkehr

Das Fahrtenangebot entspricht den Empfehlungen bzw. unterschreitet diese marginal. Mangelhaft ist das Angebot

- im regionalen Eisenbahnverkehr wegen wiederholter Verspätungen und Zugausfälle sowie

- entlang der Linie 690 nach Wedemark.

Tabelle 15 Linienscharfer Überblick zum ÖPNV-Angebot

Linie	Gebiet	Fahrtenfolge Normalverkehrszeit		Fahrtenfolge Schwachverkehrszeit	
		IST (SOLL)		IST (SOLL)	
RE 2, RE 3	Hauptverkehrsachse	Mo-Fr Tag	60 (60)	Mo-Fr Spät	60 (60)
		Sa Tag	30 (60)	Sa Spät	60 (60)
				So Tag und Spät	60 (60)
600	Hauptverkehrsachse	Mo-Fr Tag	30 (20)	Mo-Fr Spät	60 (60)
		Sa Tag	30 (20)	Sa Spät	60 (60)
				So Tag und Spät	60 (60)
620	Hauptverkehrsachse	Mo-Fr Tag	20 (20)	Mo-Fr Spät	60 (60)
		Sa Tag	30 (20)	Sa Spät	60 (60)
				So Tag und Spät	60 (60)
621	Innerstädtische Verbindung	Mo-Fr Tag	60 (60)	Mo-Fr Spät	60 (60)
		Sa Tag	AST (60)	Sa Spät	AST (120/AST)
				So Tag und Spät	AST (120/AST)
630	Sonstige Verbindung	Mo-Fr Tag	60	Mo-Fr Spät	60 (120 / EF)
		Sa Tag	>60	Sa Spät	- (120 / EF))
				So Tag und Spät	Einzel (120 / EF)
636	Nebenverkehrsachse	Mo-Fr Tag	Einzel (60)	Mo-Fr Spät	- (120 / EF)
		Sa Tag	- (60)	Sa Spät	- (120 / EF)
				So Tag und Spät	- (120 / EF)
639	Nebenverkehrsachse	Mo-Fr Tag	60 (60)	Mo-Fr Spät	- (120 / EF)
		Sa Tag	>60 (60)	Sa Spät	>60 (120 / EF)
				So Tag und Spät	Einzel (120 / EF)
651	Innerstädtische Verbindung	Mo-Fr Tag	60 (60)	Mo-Fr Spät	60 (60)
		Sa Tag	AST (60)	Sa Spät	AST (120/AST)
				So Tag und Spät	AST (120/AST)
652	Sonstige Verbindung	Mo-Fr Tag	Einzel (120 / EF)	Mo-Fr Spät	AST (120/AST)
		Sa Tag	AST (120 / EF)	Sa Spät	AST (120/AST)
				So Tag und Spät	AST (120/AST)
690	Nebenverkehrsachse	Mo-Fr Tag	Ca. 60 (60)	Mo-Fr Spät	- (120)
		Sa Tag	- (60)	Sa Spät	- (120)
				So Tag und Spät	- (120)

5.4.4. Beförderungsqualität

Barrierefreiheit

Die eingesetzten Fahrzeuge und die Haltestellen sind nahezu vollständig barrierefrei.

Ticketing und Elektronische Dienste

Öffentliche Verkehrsangebote in und um Burgwedel werden vom „Verkehrsverbund Großraum-Verkehr Hannover“ koordiniert. Betreiber von Angeboten sind

- „ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG“ für Busse und Straßenbahnen in Hannover und in einigen anliegenden Gemeinden,
- „regiobus Hannover GmbH“ für Busse im Umland von Hannover und
- Eisenbahnverkehrsunternehmen für die S-Bahn Hannover und regionalen Eisenbahnverkehr.

Die Unternehmen ÜSTRA und regiobus und der GVH firmieren gemeinsam unter der Marke ÜSTRA.

Der GVH bietet digitale Dienste unter <https://www.uestra.de/> an. Ein Routenplaner ist auf der Landingpage verfügbar. Liniennetzpläne und Fahrpläne sind mit zwei Klicks erreichbar. Es gibt die Möglichkeit eines digitalen Ticketings.

5.4.5. Sprinti

Ergänzend zum regulären ÖPNV-Angebot gibt es ein On-Demand Angebot. Die Buchung der Fahrten geschieht über ein Portal auf mobilen Endgeräten. Gesetzt werden Start- und Endpunkt und der Zeitpunkt der Fahrt. Das können einmalige Fahrten, zum sofortigen Fahrtantritt oder im Voraus gebucht, und auch wiederkehrende Fahrten sein. Und Zeit. Die Abholung und das Absetzen geschieht an tatsächlichen Haltestellen, oder aber auch an Wegpunkten in Form „virtueller“ Haltestellen. Das Angebot kann zum normalen Tarif genutzt werden. Erlaubt sind alle Fahrten innerhalb der Gemeinde.

Dieses zusätzliche Angebot wirkt deutlich verbessernd auf die Erschließungsqualität. Reisezeiten verkürzen sich deutlich. In Tagesrandzeiten und am Wochenende kann damit auf liniengebundene ÖPNV ganz oder teilweise verzichtet werden.

Das Angebot ist aktuell nur bis Ende 2027 dauerhaft ausfinanziert. Die Beibehaltung dieses Angebotes ist unbedingt notwendig, um die Qualität des ÖPNV dauerhaft zu verbessern.



Abbildung 42 Sprinti-Kleinbus

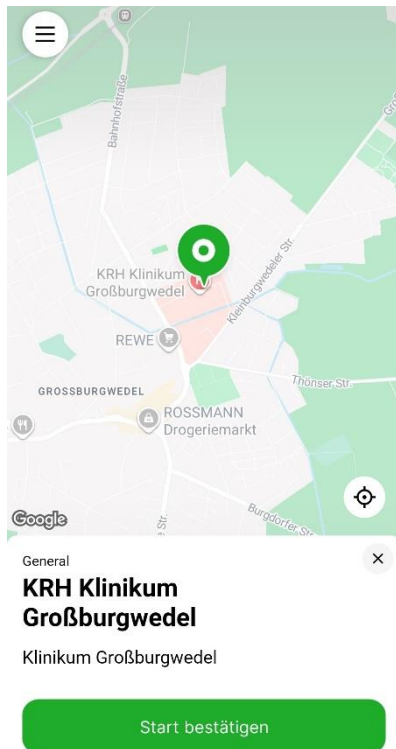


Abbildung 43 Sprinti-App mit Routenabfrage

5.4.6. Gewerbegebiete

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gab es wiederholt den Hinweis, dass die Gewerbegebiete unzureichend mit dem ÖPNV erreichbar wären. Dieser Impuls geht vornehmlich von den Gewerbetreibenden bzw. –inhabern aus. Es gelänge nicht, genügend Arbeitnehmer zu finden. Nachfolgende Übersicht zeigt, dass die Arbeitsstellen grundsätzlich innerhalb zumutbarer Zeiten erreichbar sind.

Es soll an dieser Stelle nicht bestritten werden, dass ansässige Unternehmen unbesetzte Stellen haben. Die Ursachen dafür liegen aber sehr wahrscheinlich nicht bzw. nicht ausschließlich bei einer ungenügenden Erreichbarkeit.



Abbildung 44 Vergleich der Fahrzeiten mit Pkw und ÖV aus Hannover kommend

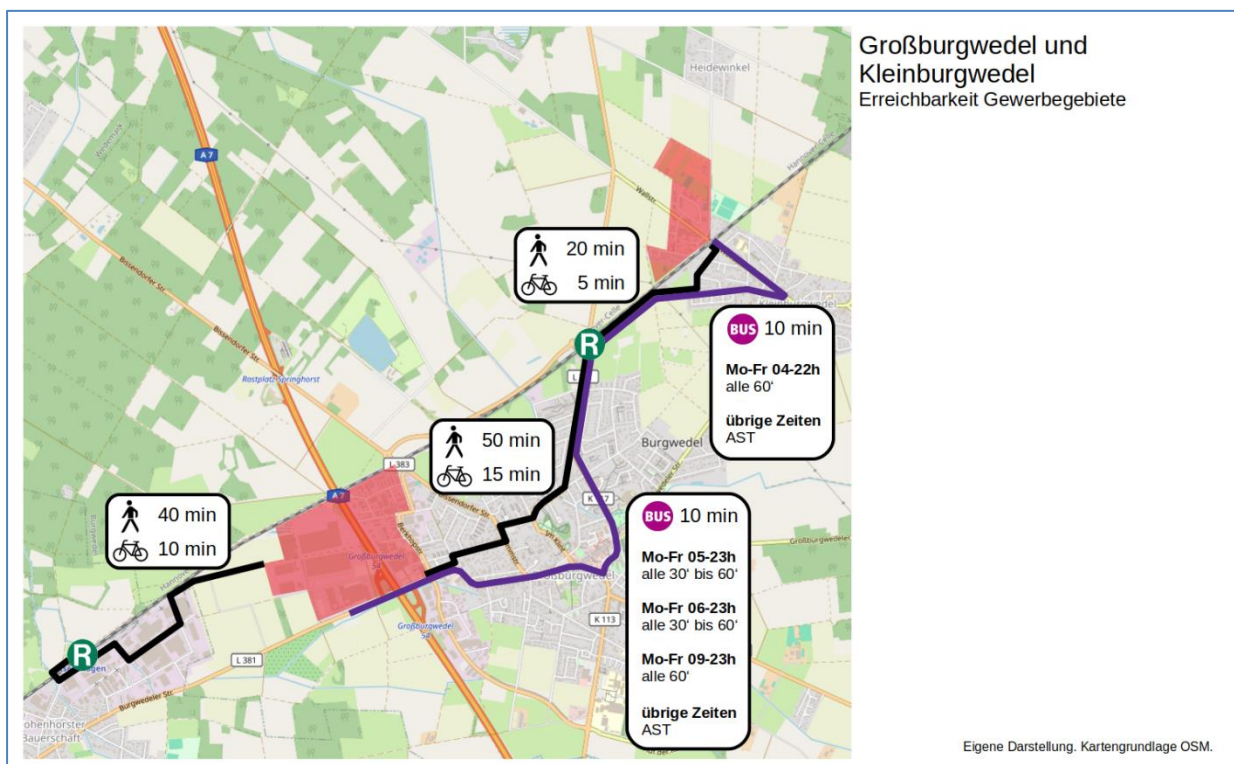


Abbildung 45 Vergleich der Wegzeiten zu Fuß, mit Rad und mit ÖV vom Bahnhof Großburgwedel aus.

5.4.7. Bürgerbus

Der Bürgerbus ist der Seniorenbegegnungsstätte angegliedert. Es ist ein durch ehrenamtliche Kräfte und Spenden bereitgehaltenes Angebot. Der Dienst ist kostenlos an aktuell zwei Tagen pro Woche buchbar: dienstags und donnerstags, jeweils von 8 bis 12 und 14 bis 18 Uhr. Möglich sind Fahrten zwischen der Kernstadt und den Ortsteilen. Das Fahrzeug ist barrierearm gestaltet. Es hat Platz für Rollstühle oder Rollatoren. Zum Einstieg muss eine kleine Stufe überwunden werden.

In den Räumlichkeiten der Seniorenbegegnungsstätte gibt es einen Arbeitsplatz. Dort werden die Buchungsanfragen angenommen und die Fahrten geplant. Beförderungswünsche müssen montags und mittwochs zwischen 9 und 12 Uhr angemeldet werden. Mitfahrende werden von der Haustür abgeholt und wieder dorthin zurückgebracht. Das Angebot wird überwiegend von Senioren für Fahrten zum Arzt, zum Einkauf oder zur SBS genutzt.



Abbildung 46 Der vor der SBS abgestellte Bürgerbus

5.4.8. Ausbauvorhaben

Zur Zeit der Erstellung dieses Berichtes ist der Umbau des Bahnhofsvorplatzes fast vollendet. Dies beinhaltet die Schaffung von Radabstellanlagen und neuer Haltestellenanlagen.

Der Verkehrsentwicklungsplan des Großraum Hannover (VEP 2035+) sieht vor, bis 2035 wenigstens alle 30 Minuten eine S-Bahn in Großburgwedel halten zu lassen. Diese Aufgabe soll eine neu zu schaffende S-Bahn-Linie (Arbeitstitel S13) aus und in Richtung Hannover übernehmen.

Die Verdichtung des regionalen Eisenbahnverkehrs auf einen 30-Minuten-Takt ist auch ausgewiesener Wunsch der Stadt. Nach Angaben des Aufgabenträgers müsste hierfür aber die Infrastruktur entlang der Bahnstrecke Hannover-Celle angepasst werden. Eine Grunderneuerung der Bahnstrecke ist bereits konkret geplant. Die nötigen Kapazitäten für diese zusätzlichen Verkehre würde aber nur ein drei- oder viergleisiger Ausbau bringen. Damit ist perspektivisch nicht zu rechnen.



Abbildung 47 Abfahrtsposition der Busse am neuen Bahnhofsvorplatz

5.4.9. Bewertung ÖPNV

Kriterium	Wertung
Erschließungsqualität	
Burgwedel gesamt	2-3
Großburgwedel	2-3
Wettmar	2-3
Gewerbegebiete	3-4
Angebotsqualität	
Hauptverkehrsachsen	3-5
Nebenverkehrsachsen	4-5
Nebenverkehrsachsen mit Sprinti	3-4
sonstige Verbindung	3
innerstädtische Verbindungen	3-4
Gewerbegebiete	3

5.5. Radverkehr

5.5.1. Ansprüche

Ideal für Radfahrende ist eine möglichst störungsfreie, kontinuierliche Fahrt. Die Notwendigkeit häufigen Anhaltens, stark wechselnde und zu hohe Steigungen und Beeinträchtigungen durch Auto- oder Fußverkehr mindern die Bereitschaft, das Rad zu nutzen. Hierbei ist es wichtig, dass bereits punktuelle Einflüsse entlang der Route genügen, bspw. ein kurzer Abschnitt auf einer stark befahrenen Straße, um Menschen vom Radfahren abzuhalten.

Führungsformen auf Straßen

Grundsätzlich soll der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Besonders geeignet ist die Führung von Radverkehrsrouten durch Erschließungsstraßen, d.h. Straßen mit wenig und langsam fahrenden Pkw. Während der Durchgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen in Wohnquartiere stört und unterbunden wird, ist der Durchgangs- und Erschließungsverkehr mit Fahrrädern sehr verträglich. Das Fehlen des Kfz-Durchgangsverkehrs begünstigt umgekehrt ein angenehmes Radfahren.

Im Bereich der innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h oder höher und großen Verkehrsmengen ist eine Trennung von Radverkehr und Autoverkehr dringend empfohlen. Entlang von Landstraßen ist ein Bedarf für eine Radverkehrsanlage anzunehmen bei

- mehr als 2.500 Kfz in 24 h bei 100 km/h zul. Geschwindigkeit,
- mehr als 4.000 Kfz in 24 h bei 70 km/h zul. Geschwindigkeit,
- besonderer nachgewiesener Netzbedeutung. Diese kann gegeben sein, wenn zwischen Quelle und Ziel des Radverkehrs weniger als 10 km liegen.

Am Übergang zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrten sollen Übergangsstellen den ggf. notwendigen sicheren Wechsel der Fahrbahnseite ermöglichen. Diese sind so ausgestaltet, dass der in den Ort einfahrende Verkehr die Geschwindigkeit hinreichend mindern muss.

Mögliche Führungsformen sind nachfolgend gelistet (nach Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA).

Führungsform	Beschreibung
Mischverkehr	Bei erlaubten Geschwindigkeiten und einer Verkehrsmenge von maximal 400 Fahrzeugen pro Stunde ist eine gemeinsame Führung von Auto- und Radverkehr auf der Fahrbahn meist unproblematisch.
Schutzstreifen	Der Schutzstreifen ist Teil der Fahrbahn. Er darf nur im Bedarfsfall von Kraftfahrzeugen überfahren werden. Fahrzeuge dürfen auf dem Schutzstreifen nicht abgestellt werden. Ist die verbleibende Fahrgasse schmäler als 5,50 m, darf keine Leitlinie in der Fahrbahnmitte markiert werden. Die Fahrgasse soll mindestens 4,50 m breit sein. Der Schutzstreifen soll 1,50 m, mindestens aber 1,25 m breit sein. Daraus ergibt sich eine erforderliche Fahrbahnbreite von mindestens 7,00 m. Zu längs abgestellten Fahrzeugen soll ein Abstand von mindestens 0,50 m eingehalten werden.
Radfahrstreifen	Radfahrstreifen sind abgetrennte Sonderfahrstreifen. Sie sind für den Radverkehr benutzungspflichtig. Von längsfahrenden Kraftfahrzeugen dürfen sie nicht befahren werden. Die erforderliche Breite beträgt 1,85 m. Die verbleibende Fahrgasse muss mindestens 5,50 m breit sein. Zu längs abgestellten Fahrzeugen soll ein Abstand von mindestens 0,50 m eingehalten werden.

Radweg	Radwege sind baulich von der Fahrbahn getrennt. Sie sind benutzungspflichtig, wenn sie durch Zeichen 237 StVO oder 241 StVO gekennzeichnet sind. Die Mindestbreite ist 2,00 m. Zu längs abgestellten Fahrzeugen soll in Abstand von mindestens 0,75 m eingehalten werden. Zu Gebäuden, Baumscheiben und Einbauten soll ein Abstand von mindestens 0,25 m eingehalten werden. An Einmündungen und Grundstückzufahrten soll die Radverkehrsfurt farblich markiert werden, um den Vorrang des Radverkehrs zu verdeutlichen. An Radwegenden wird der Radverkehr über eine Verflechtungslänge von 10 bis 20 m auf die Fahrbahn geführt. Am Beginn der Verflechtung sind entsprechende Bordführungen oder Schutzinseln auszuprägen.
Zweirichtungsradwege	Die Freigabe von Radwegen zur Befahrung in beide Richtungen darf nur nach sorgfältiger Prüfung erfolgen. Hintergrund ist die hohe Anzahl von Gefährdungsfällen an Einmündungen und Kreuzungen. Die Mindestbreite beträgt 2,50 m bei beidseitiger und 3,00 m bei einseitiger Führung. Diese Führungsform soll nur angeordnet werden, wenn die Fahrbahn schlecht zu überqueren ist. Der rechtsfahrende Radverkehr muss durch das Zusatzzeichen 1000-31 StVO auf den Gegenverkehr hingewiesen werden. An Einmündungen und Kreuzungen soll die Radverkehrsfurt eingefärbt werden. Das Radverkehrspiktogramm muss zwingend um die zwei Richtungspfeile ergänzt werden.
Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr	Diese Führungsform ist für Fuß- und Radverkehr gleichermaßen ungeeignet. Sie soll nur gewählt werden, wenn das Verkehrsaufkommen im Fuß- <u>und</u> Radverkehr hinreichend gering ist. Auf Flächen mit hoher Aufenthaltsfunktion, bspw. Außengastronomie, Haltestellen im Seitenraum ohne gesonderte Warteflächen oder intensive Geschäftsnutzung, ist diese Führungsform auszuschließen. Möglich sind benutzungspflichtige Führungen (gemeinsamer Geh- und Radweg, Zeichen 240 StVO) und solche ohne Benutzungspflicht (Gehweg, Zeichen 239 StVO mit dem Zusatz „Radverkehr frei“)
Fahrradstraße	Fahrradstraßen (Zeichen 244.1 StVO) sind Fahrbahnen, die nur durch Fahrräder befahren werden dürfen. Anderer Fahrzeugverkehr muss mit Zusatzzeichen zugelassen sein. Alle Fahrzeuge dürfen nicht schneller als 30 km/h fahren. Das Nebeneinanderfahren von Fahrrädern ist erlaubt. Aufgrund dieser Verkehrsqualitäten sind Fahrradstraßen insbesondere für Hauptradverkehrsrouten geeignet. Sie machen die Hauptverbindungen für Radfahrende sichtbar. Entlang der Route ist die Fahrt besonders gleichmäßig. Das kommt den Bedürfnissen Radfahrender sehr entgegen. Gegenüber anderen Nebenstraßen sollen Fahrradstraßen bevorrechtigt werden. Dies kann durch farbliche Markierungen oder Aufpflasterungen unterstützt werden.

Es kann sinnvoll sein, durch geschwindigkeitsdämpfende Einbauten den Autoverkehr zu bremsen oder Durchgangsverkehre auszuschließen. Diese sind derart ausgeführt, dass der Radverkehr ungehindert passieren kann.

Führungsformen an Knotenpunkten

Von hoher Relevanz ist die Führung des Radverkehrs an Kreuzungen und Einmündungen. Radfahrende müssen für andere vorhersehbar und sichtbar sein. Die Sichtbeziehungen zwischen dem Radverkehr und anderen Verkehrsteilnehmern müssen ausreichend gegeben sein.

Kriterium	Beschreibung
Farblich hervorgehobene Furt	Die über einmündende Straßen führenden Furten sind farblich markiert.
Aufpflasterung	Die querenden Furten sind auf das Niveau des Geh- und Radweges angehoben. Diese Bauform ist entlang der Hauptverkehrsstraßen zu bevorzugen. Diese Ausführung ist nur dann möglich, wenn die einmündende Straße untergeordnet ist.
Shared Space	Der gesamte Kreuzungs- oder Einmündungsbereich ist auf das Niveau des Gehweges angehoben und als „verkehrsberuhigter Bereich“ ausgewiesen. Dies ist nur an Knotenpunkten mit Rechts-vor-Links-Regelung oder Vorfahrtszeichen entlang von Nebenstraßen erlaubt. Der Kraftfahrzeugverkehr fährt in Schrittgeschwindigkeit. Fuß- und Radverkehr befahren bzw. begehen den Knotenpunkt ohne definierte Furten.



Abbildung 48 Aufgepflasterte Furt an einer einmündende Straße



Abbildung 49 Shared Space in einem Wohngebiet. Der gesamte Bereich einer Einmündung ist aufgepflastert und als verkehrsberuhigt ausgeschildert.



Abbildung 50 Querungshilfe an der Ortsgrenze. Der Fahrbahnteiler erlaubt den sicheren Wechsel zwischen dem einseitigen Geh- und Radweg (außerorts) und der richtigen Fahrbahnseite (innerorts). Die Mittelinsel dämpft die Geschwindigkeit des einfahrenden Verkehrs.

Abstellanlagen

Nahe den Wegezielen, das können bspw. öffentliche Einrichtungen und Ladengeschäfte sein, sollen Fahrräder gesichert abgestellt werden können. Sofern Kraftfahrzeuge am Fahrbahnrand abgestellt werden dürfen, ist es praktikabel, dort auch Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorzusehen.

Darin liegen eine Reihe von Vorteilen: Abstellanlagen am Fahrbahnrand senden das inhärente Signal, dass der Radverkehr auf der Fahrbahn bleiben soll und dass er gleichrangig zum Autoverkehr ist. Der Gehweg bleibt auf seiner vollen Breite für den Fußverkehr nutzbar.

Idealerweise geschieht das an Straßenecken bzw. in direkter Nähe von Einmündungen. Einen Pkw-Stellplatz durch Radabstellanlage mit 3 bis 4 Anlehnbügeln ersetzen. Anstelle eines Pkw können nun bis zu 8 Räder abgestellt werden.



Abbildung 51 Anlehnbügel am Fahrbahnrand. Anstelle von Pkw parken hier nun Fahrräder.



Abbildung 52 Anlehnbügel am Gehwegrand



Abbildung 53 Überdachte Abstellanlage an einer Bahnstation

5.5.2. Radwegenetz außerorts

Außerhalb der Ortschaften gibt es teilweise begleitende Geh- und Radwege. Abseits der Landstraßen gibt es diverse Wirtschafts- und Forstwege. Die Qualität der Wege ist mehrheitlich gut. Sie bieten sehr direkte Verbindungen zwischen den Ortsteilen. Abschnittsweise sind sie im Eigentum der Landwirte bzw. des Realverbandes. Auf diesen ist das Radfahren lediglich geduldet. Es gibt keine Vereinbarungen zur freien Benutzung und zur Instandsetzung der Wege.



Abbildung 54 Wirtschaftsweg nahe Kleinburgwedel



Abbildung 55 Wirtschaftsweg nahe Wettmar



Abbildung 56 Wirtschaftsweg nahe Thönse

5.5.3. Radwegenetz innerorts

Innerhalb der Ortschaften gibt es keine Radverkehrsanlagen. Abschnittsweise sind Gehwege für Radfahrende freigegeben. Es gibt einzelne Grünwege, auf denen Radfahrende abseits vom Autoverkehr fahren dürfen. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zeigt sich, dass Radfahrende nach eigenem Erzählen überwiegend auf Nebenstraßen ausweichen. Das deckt sich mit Erfahrungen anderer Gemeinden.



Abbildung 57 Gemeinsamer Geh- und Radweg Großburgwedel, Hannoversche Straße



Abbildung 58 Grünweg Großburgwedel, Küsterweg



Abbildung 59 Schutzstreifen in Wettmar, Hauptstraße

5.5.4. Radabstellanlagen

Im direkten Umfeld öffentlicher Einrichtungen gibt es moderne Abstellanlagen in Form von Anlehnbügel. Das ist auch für die Schulen und am Bahnhof. Im Innenstadtbereich werden traditionelle „Felgenklemmer“ fortlaufend durch Anlehnbügel ersetzt.



Abbildung 60 Radstation Rathaus



Abbildung 61 Radabstellanlage Bahnhof Großburgwedel im Bau



Abbildung 62 Felgenklemmer an einem Lebensmittelgeschäft



Abbildung 63 Anlehnbügel Von-Alten-Straße

5.5.5. Leihräder

Am Rathaus steht das Lastenrad „Hannah“ zum Verleih bereit. Darüber hinaus gibt es keine Angebote. Die Bedeutung von Leihrädern mit Blick auf die Verknüpfung verschiedener Mobilitätsoptionen ist im Kapitel „Mobilitäts-
punkte“ näher ausgeführt.



Abbildung 64 Lastenrad Hannah in der Radstation am Rathaus

5.5.6. Ausbauvorhaben

Im Perspektivplan sind die Erneuerung bzw. der Bau von Geh- und Radwegen an den Landstraßen. Im Einzelnen sind folgende Vorhaben projektiert:

- Bau Radweg Großburgwedel – Oldhorst – Schillerslage (In Planfeststellung)
- Bau Radweg Engensen – Schillerslage (Perspektivplanung)
- Bau Querungshilfe in der Ortsdurchfahrt Fuhrberg (Bau voraussichtlich 2026)
- Instandsetzung Radweg Kleinburgwedel – Wettmar (Perspektivplanung)
- Instandsetzung Radweg Kleinburgwedel – Großburgwedel (Perspektivplanung)
- Instandsetzung Radweg Thönse – Großburgwedel (Perspektivplanung)

5.5.7. Bewertung Radverkehr

Radfahrende haben innerhalb der Ortschaften praktisch keinen eigenen Platz. Es gibt keine ausgewiesenen Radverkehrsrouten. Die Bewertungen sind nachfolgend gelistet.

Kriterium	Wertung
Radverkehrsanlagen innerorts, Burgwedel gesamt	3
Radverkehrsanlagen innerorts, Großburgwedel	4
Radverkehr außerorts	3
Verfügbarkeit von Stellplätzen, Burgwedel gesamt	2
Verfügbarkeit von Stellplätzen, Großburgwedel	2
Qualität der Stellplätze	2-3

5.6. Fußverkehr

5.6.1. Ansprüche

Fußverkehr ist die einfachste und natürlichste Form der Fortbewegung. Menschen gehen zu Fuß auf ihren Alltagswegen, um Geschäfte, die Haltestelle oder auch das Auto zu erreichen. Der Fußweg kann auch für sich schon das Ziel selbst sein, weil Menschen spazieren oder laufen.

Das darin liegende Potential wird vielfach unterschätzt. Gerade innerhalb kleinerer Städte ist das Zufußgehen der wahrscheinlich wichtigste Bestandteil, um unseren Verkehr nachhaltiger zu führen und die Lebensqualität in unseren Städten zu steigern.

Nicht nur, dass erstarkender Fußverkehr hilft, Verkehrsemissionen und Verkehrsbelastungen zu vermindern. Belegt sind auch die positiven Auswirkungen auf das eigene Wohlbefinden regelmäßiger Bewegung an frischer Luft. Die eigene Stadt wird zum Fitnesscenter, wenn Menschen sich eingeladen fühlen, häufiger zu Fuß zu gehen.

Barrierefreiheit

Alle Fußgängerfurten sollen barrierefrei gestaltet werden. Dazu gehören abgesenkte bzw. eingelassene Borde und taktile Leitstreifen.



Abbildung 65 Beispiel einer vollständig barrierefreien Fußgängerfurt. Der linke Bereich mit Aufmerksamkeitsfeld (ertastbare Punkte) und Richtungsfeld (längslaufende Rillen) dient sehbehinderten Menschen. Daneben ist ein Bereich mit abgesenktem (und nicht ertastbarem) Bordstein für Gehbehinderte und vorgelagertem Sperrfeld (quer verlaufende Rillen anstelle einer Bordsteinkante). Die Leitelemente heben sich farblich deutlich vom umgebenden Belag ab. Die Furt setzt sich fahrblicklich von der Fahrbahn ab.



Abbildung 66 Diese Fußgängerfurt wurde im unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes mit geschliffenem Pflaster ausgelegt. Es fehlen taktile Leitelemente, so dass nur eine bedingte Barrierefreiheit erreicht wird.

Abkürzende Verbindungen

Zu Fuß gehende Menschen wünschen sich möglichst direkte Verbindungen. Ein wichtiges Element hierfür sind abkürzende Gassen, Stiche, Pfade und Wege bspw. zwischen Grundstücken hindurch, durch Grünräume oder über Innenhöfe. Damit verkürzen sich nicht nur die Wege als solches. Es entsteht auch ggf. ein deutlicher Zeitvorteil

gegenüber der Fahrt mit dem Auto. Dass Menschen hierin nach Belieben zwischen öffentlichen und halböffentlichen Bereichen wechseln können, ist eine Eigenschaft, die sonst keine andere Fortbewegungsart bietet.

Netzlücken

Sehr attraktivitätsmindernd sind Barrieren, aus denen Umwege resultieren. Sie verursachen Netzlücken, die möglichst zu kompensieren sind:

- Trennende Verkehrswege: Offene Gleisanlagen oder dicht befahrende Straßen sollen in dichten Abständen gesicherte Überquerungsmöglichkeiten haben.
- Große Grundstücke: Hofquerungen sind dabei nicht nur abkürzend. Sie ermöglichen auch nach Belieben den Wechsel zwischen öffentlichen und halb-öffentlichen Räumen.
- Natürliche Barrieren: Gewässer oder große Höhenunterschiede sollen mit zusätzlichen Brücken oder Rampen überwunden werden können.

Querungsstellen

Mithilfe von geschwindigkeitsdämpfenden Einbauten kann der Fußverkehr in Wohngebieten begünstigt werden. Die Anzahl der Autos auf Wohnstraßen und Wohnwegen sind typischerweise sehr gering, die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss also marginal. Hingegen steigert der begünstigte Fußverkehr die Lebensqualität in Wohngebieten deutlich. Beide Maßnahmen können miteinander kombiniert werden.

Bei Aufpflasterungen wird die Straße abschnittsweise auf das Niveau des Gehweges angehoben. Die Auf- und Abfahrten sind möglichst steil. Der so deutlich verlangsamte Autoverkehr ist mit dem Fußverkehr deutlich verträglicher. Und weil Auto- und Fußverkehr nun auf gleicher Höhe sind, wird der übliche Vorrang des Autoverkehrs gegenüber dem querenden Fußgänger zumindest aufgeweicht. Ferner ist eine durchweg ebene Fußgängerfurt mit Blick auf die Barrierefreiheit vorteilhaft.

Durch vorgezogene Seitenräume wird der Querschnitt einer Straße im Bereich einer Fußgängerfurt verengt. Das verbessert die Sichtbarkeit zwischen Autoverkehr und querenden Fußgängern. Das ist besonders dann, wenn am Fahrbahnrand Fahrzeuge stehen. Die zugehende Strecke über die Fahrbahn ist deutlich kürzer. Beides in Kombination wirkt Konflikten entgegen und erhöht das Sicherheitsgefühl. Diese rein optisch wirkende Verengung veranlasst Fahrzeugführer, die Geschwindigkeit zu mindern.



Abbildung 67 Querende können gesichert zwischen den stehenden Fahrzeugen hervortreten.

Signalisierte Furten

Ist eine Fußgängerfurt durch eine Lichtsignalanlage gesichert, sind Randbedingungen wichtig. Die Wartezeit auf eine Grünphase soll 40 Sekunden möglichst nicht überschreiten. Furten mit Mittelinsel sollen möglichst während einer Phase gequert werden. Die Freigabezeit soll möglichst das Abschreiten der gesamten Furt, mindestens aber 75 % der gesamten Furt erlauben. Zur Vermeidung von Umwegen, soll jeder Knotenpunktarm eine Fußgängerfurt haben.

Angsträume

Die Bereitschaft, Wege zu Fuß zu gehen oder mit Rad oder Rollstuhl zu fahren ist eng an das eigene Sicherheitsgefühl gebunden. Sogenannte Angsträume beschreiben dabei Stellen oder Passagen, die bspw. schlecht ausgeleuchtet oder nicht gut einsehbar sind. Diese stehen dem Sicherheitsbedürfnis vulnerabler Gruppen deutlich entgegen. Zu beachten ist hierbei die veränderliche Vegetation entlang des Weges. Einzubeziehen in die Begutachtung sind explizit weibliche Menschen. Es bedarf regelmäßiger Begehungen und Prüfungen, um entsprechende zu entdecken.



Abbildung 68 Beispiel (nicht aus Burgwedel) für einen Weg mit möglichen Angsträumen. Durch die undurchsichtige, inhomogene umgebende Vegetation sind die Seitenbereiche nicht einsehbar. Die künstliche Beleuchtung während dunkler Tageszeiten verschärft diesen Effekt.

Sitzmöbel und Öffentliche WC

Gehwege sind nicht nur ein Stück technische Infrastruktur. Sie sind auf immer ein Stück urbanen Lebens. Mit Blick auf eine alternde Gesellschaft, aber auch zur Steigerung der Aufenthaltsqualität soll braucht es mehr als ein paar Meter Asphalt.

- Sitzmöbel sind wichtig für Menschen, die immer nur kurze Entfernungen gehen können. Es soll sie entlang der Hauptkorridore in regelmäßigen Abständen geben. Stehen sie an Stellen mit Platzcharakter, können sie darüber hinaus Orte zum einfachen Verweilen oder der Begegnung werden. Sie sollen auf jeden Fall zurückgesetzt vom Gehweg aufgestellt sein.
- Öffentliche Toiletten helfen, menschlichen Bedürfnissen zu begegnen. Das betrifft nicht nur Toilettegänge. Sie sind auch Orte zum Händewaschen oder zur Menstruationshygiene. Öffentliche Toiletten erweitern den Aktionsradius betroffener Menschen.

5.6.2. Fußwegenetz

Die Fußwege sind mehrheitlich in gutem Zustand. Querungsfurten werden kontinuierlich barrierefrei um- bzw. neugebaut. Es gibt entlang der Ortsdurchfahrten jeweils signalisierte Querungsmöglichkeiten.

Innerhalb Großburgwedels gibt es eine öffentliche Toilette. Außerdem dürfen die Toiletten in öffentlichen Einrichtungen von allen Menschen kostenfrei benutzt werden.

Innerhalb Großburgwedels gibt es ein dichtes Netz an Wegen durch Grünräumen und Abkürzungen. An Einmündungen und Knotenpunkten in den Wohnquartieren gibt es Sitzmöbel. Die Wege sind fast alle zumindest partiell

beschattet. Wiederholt bemängelt (siehe „Beteiligung“) wurde der Umstand, dass Fahrräder die Gehwege benutzen dürfen.

Es fehlen Wegweiser auf öffentliche Einrichtungen und das neue WC.



Abbildung 69 Barrierefreie Furt am Kreisverkehr Hannoversche Straße / Fuhrberger Straße



Abbildung 70 Öffentliches WC am Rathaus kurz vor der Inbetriebnahme



Abbildung 71 Sitzmöbel in Großburgwedel



Abbildung 72 Durchgang Bahnhofstraße – Auf dem Amtshof

5.6.3. Bewertung Fußverkehr

Die Bewertungen sind nachfolgend gelistet. Es gibt keine akuten Handlungsbedarfe. Die Bedingungen für den Fußverkehr sind sehr gut. Die Wege sind kurz. Die Wege sind in gutem Zustand. Alle nötigen Verbesserungen sind bereits Teil der Perspektivplanungen. Innerhalb Großburgwedels fühlen sich Zufußgehende durch Radfahrende auf den Gehwegen beeinträchtigt.

Kriterium	Wertung
Fußverkehr innerorts, Burgwedel gesamt	2
Fußverkehr innerorts, Großburgwedel	3
Fußverkehr außerorts	2

5.7. Mobilitätspunkte

Während der Foren zum „mobil ans werk“ wurde wiederholt der Wunsch nach Mobilitätspunkten formuliert. Nachfolgend ist in aufgezeigt, welchen Nutzen diese bringen, wie ein Netz aus Mobilitätspunkten aussehen kann und ob und in welcher Form diese bereits vorhanden sind.

5.7.1. Ansprüche

Idee des Mobilitätspunktes

In der Idee soll aus dem Weg zur Haltestelle soll der Weg zum Mobilitätspunkt werden. Dort sollen Menschen dann zwischen öffentlichen Verkehrsangeboten und bspw. Leihangeboten wählen können. Sie sollen das Verkehrsmittel nutzen können, was für ihre Zwecke am besten geeignet ist.

Mit mehreren Mobilitätspunkten entlang eines Weges können sie entlang eines Weges verschiedene Verkehrsmittel kombinieren können. Hierzu ist wichtig zu verstehen, wie Menschen verschiedene Verkehrsmittel typischerweise benutzen bzw. kombinieren.

Nahmobilität

Dies beschreibt die Fortbewegung auf kurzen Wegen zu Fuß, mit dem Rad oder Tretroller. Der Wirkungsradius beträgt etwa ein bis zwei Kilometer. Idealerweise sind innerhalb dieser Entfernung folgende Einrichtungen erreichbar: Geschäfte des Lebensmitteleinzelhandels mit Waren des täglichen Bedarfs, Grundschulen, Apotheken und Hausärzte. Menschen gehen oder radeln deutlich längere Distanzen, wenn die Wege durch Grünräume führen.

Mikromobilität

Dies beschreibt die Fahrt mit sog. Kleinstfahrzeugen, d.h. Elektrorad, Scooter und E-Roller. Sie werden oft in Ergänzung zum ÖV für den Weg von oder zur nächsten Haltestelle benutzt.

Verknüpfung ÖV und Rad

Die Kombination von öffentlichen Verkehrsmitteln mit dem Radverkehr (Bike+Ride) ist die bislang am weitesten verbreitete. Start und Ziel liegen zu weit auseinander, um es nur mit dem Rad zu erreichen. Diese Kombination ist besonders attraktiv bei überörtlichen Wegen.

Das Rad wird benutzt, um den Weg von und zur Haltestelle gegenüber einem Fußweg zeitlich zu verkürzen. Oder die Erreichbarkeit bspw. der Bahnhaltstelle oder des Bahnhofs mit Zubringerbussen ist zu umständlich. Durch ein Vorhandensein von Leihrädern erübrigt sich die Mitnahme von Rädern.

Verknüpfung von ÖV und Auto

Stellplätze für Pkw an Haltestellen und Bahnhöfen ermöglichen die Kombination von Auto und öffentlichen Verkehrsangeboten (Park+Ride).

Analog zum Bike+Ride wird das Auto genutzt, weil sind Wege zu weit für Fuß und Rad sind und/oder es bspw. keine Zubringer gibt. Gegenüber der Fahrt allein mit dem Auto muss die Kombination bspw. aus Zug und Auto einen Kostenvorteil und idealerweise auch einen Zeitvorteil bieten.

Zu beachten ist, dass derartige Stellplatzanlagen viel Fläche beanspruchen. Der Fußweg vom Auto zur Haltestelle muss möglichst kurz sein.

Eine weitere, zu begünstigende Variante hierin ist das Holen und Bringen durch andere (Kiss+Ride). Hierfür braucht es dann lediglich eine Haltezone. Das mindert den Platzbedarf gegenüber einer Stellplatzanlage deutlich.

Qualität des ÖV-Angebotes

Die beschriebenen Verknüpfungen mit dem ÖV gelingen nur, wenn das bedienende Angebot von hoher Qualität ist. Wichtig sind regelmäßige, getaktete Abfahrten. Es braucht Abfahrten auch in den Tagesrandzeiten für Schichtarbeitende und für den Freizeitverkehr. Das Angebot muss zuverlässig und berechenbar sein. Über eventuelle Störungen im Betrieb müssen sich Mitfahrende frühzeitig informieren können.

Der Aufenthalt an der Abfahrtstelle muss angenehm sein. Dazu zählen Unterstände, ausreichende Beleuchtung, soziale Kontrolle und Sitzmöbel.

Das öffentliche Verkehrsmittel ist dann, wegen seiner Zuverlässigkeit und der hohen Reisegeschwindigkeit, typischerweise ein Schienenverkehrsmittel. Für Menschen ist zudem das Vorhandensein der Gleise ist ein inhärentes Versprechen einer zuverlässigen, langfristigen Bedienung. Sie können ihre Gewohnheiten also langdauernd darauf anpassen.

Bedeutung von Leihautos

Die Verfügbarkeit von Leihautos ermöglicht in einigen Großstädten bereits den Verzicht auf einen eigenen Pkw. Eine komplette Abschaffung des privaten Pkw steht im kleinstädtischen und ländlichen Raum aktuell nicht zur Debatte. Es ist auch nicht zu erwarten, dass sich dies in den kommenden 15 Jahren grundlegend ändern wird.

Das Potential dort liegt aber darin, dass ggf. nur gelegentlich genutzte Fahrzeuge perspektivisch überflüssig und abgeschafft werden. Für Menschen ohne eigenes Auto ergeben sich Möglichkeiten, auf den Kauf eines Autos zu verzichten.

Die Auswirkungen dieses Wandeln gehen über klimapolitische Fragen hinaus. Es ist im Kern eine soziale Frage. Der Besitz eines Pkws belastet besonders Haushalte mit geringem und mittleren Einkommen überproportional. In prekären Fällen werden Leihautos überhaupt erst den Zugang zu einem Auto ermöglichen. (Vergleiche auch „Mobilität neu denken“)

Es ist wichtig zu verstehen, dass dieser Wandel nur sehr langsam geschieht. Gewohnheiten werden sich nur allmählich anpassen. Und überflüssige Autos werden tendenziell nicht direkt abgeschafft. Es ist eher so, dass sie bei größeren Reparaturen oder bei Erreichen ihrer Lebensdauer nicht mehr ersetzt werden.

Mobilitätspunkte, Leihangebote und multimodale Wegketten

Die Integration von Mobilitätspunkten in Kombination mit Leihangeboten ist dabei, unsere Art der Fortbewegung zu revolutionieren. Menschen sind dadurch zunehmend in der Lage, für jeden Abschnitt ihrer täglichen Wege das jeweils beste Verkehrsmittel zu wählen.

Wollten Menschen nach der Arbeit noch einkaufen, mussten sie traditionell das Auto für alle Wege benutzen. Die Verfügbarkeit von Leihangeboten erlaubt es, morgens mit dem Rad zur Bahnstation und von dort mit der Bahn in die Stadt. Auf dem Rückweg nehmen nach der Ankunft an der Bahnstation ein Leihauto. Mit diesem fahren sie zum

Einkaufen und dann mit dem Einkauf im Auto nach Hause. Das Leihauto geben sie am nahegelegenen Mikromobilitätspunkt wieder ab.

Für den Erfolg dieser Modelle ist es essentiell, dass die Verfügbarkeit aller Leihangebote hinreichend gewährleistet ist.

Städtebauliche Integration

Das wirkliche Potential von Mobilitätspunkten liegt nicht allein bei der Bündelung verschiedener Mobilitätsangeboten. Idealerweise sind sie auch soziale Treffpunkte. Sie können die lokale Ladeinfrastruktur bereithalten und Geschäfte des Einzelhandels beherbergen. Denkbar sind auch öffentliche Einrichtungen und/oder Dienstleistungsbetriebe.

Mikromobilitätspunkte, Mobilitätspunkte und Mobilitätsstationen

Es müssen längst nicht alle Optionen an allen Mobilitätspunkten verfügbar sein. Nachfolgend ist der Versuch einer Hierarchisierung. Die genannten Ausstattungsmerkmale sind als grobe Orientierung zu verstehen. Die Übergänge zwischen den einzelnen Stufen werden immer fließend sein. Eine klare Abgrenzung ist weder möglich noch sinnvoll. Es muss für jeden Einzelfall erörtert werden, was die genauen Bedürfnisse sind und welche Leistungen abrufbar sein müssen.

In jedem Falle müssen Mobilitätspunkte und Mobilitätsstationen als solche gekennzeichnet und vermarktet werden.

Ebene	Ausstattungsmerkmale
Mikromobilitätspunkt	Die meisten Verkehre starten oder enden hier. Sie befinden sich in Wohnquartieren, Ortsteilen oder kleinen Ortschaften. Menschen erreichen diese Stelle zu Fuß oder mit dem eigenen Rad. Im Falle von Bike+Ride, Park+Ride und Kiss+Ride würden die dortigen ÖV-Zugangsstellen tendenziell „übersprungen“. In direkter Nähe gibt es • Haltestelle(n) mit ggf. auch schwachem, unregelmäßigem ÖV-Angebot • Radabstellanlage • Leihräder • Leihautos • Ladeinfrastruktur • Autonome Dienstleistungen (Packstationen, Verkaufsautomaten) • Spielplätze • Einrichtungen des öffentlichen Lebens (Gemeindezentren, Kulturhäuser, Mikroparks)
Mobilitätspunkt	Sie sind Zwischenpunkt für örtliche und regionale Verkehre. Sie dienen der Verknüpfung und dem Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln. • Haltestelle mit regelmäßigen Abfahrten,

- idealerweise mit einem Schienenverkehrsmittel (regionaler Eisenbahnverkehr, S-Bahn, Straßenbahn)
- idealerweise mit mehreren ÖV-Linien
- Überdachte Radabstellanlagen
- Leihscoter, Leihräder, Leihautos
- B+R, P+R, K+R
- Ladeinfrastruktur
- Personalbesetzter Einzelhandel mit Waren des täglichen Bedarfs
- Öffentliche Einrichtungen mit zentralörtlicher Bedeutung (Rathaus, Krankenhaus, Jobcenter, Amtsgericht)

Mobilitätsstation

Sie sind Verknüpfungspunkt von Verkehren aller Art.

- Haltestelle oder Station mit regelmäßigen, dichten Abfahrten
 - Eisenbahnfernverkehr, regionaler Eisenbahnverkehr
 - S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn
 - Idealerweise als zentraler Umsteigepunkt
- Überdachte Radabstellanlagen
- Leihscoter, Leihräder, Leihautos
- B+R, P+R, K+R
- Personalbesetzter Einzelhandel mit Waren des täglichen und des weiteren Bedarfs
- Öffentliche Einrichtungen mit überörtlicher Bedeutung

5.7.2. Vorhandene Mobilitätspunkte

Es gibt, nach den oben genannten Kriterien aktuell zwei Mobilitätspunkte in Großburgwedel. Sie werden allerdings nicht als solche benannt bzw. beworben.

Mobilitätspunkt Rathaus Großburgwedel

In direkter Nähe zum Rathaus in Großburgwedel gibt es

- eine Leihauto-Station,
- eine Radstation mit einem Leih-Lastenrad,
- Ladepunkte für Elektroautos und
- Haltestellen mit regelmäßigen Abfahrten im örtlichen und regionalen Busverkehr

Wenige Gehminuten entfernt gibt es

- Einzelhandel mit Waren des täglichen Bedarfs

- Öffentliche Einrichtungen (Rathaus, Krankenhaus, Amtsgericht, Jobcenter)

Mobilitätspunkt Bahnhof Großburgwedel

Dort gibt es

- einen Haltepunkt mit regelmäßigen Abfahrten im regionalen Eisenbahnverkehr,
- eine Haltestelle mit regelmäßigen Abfahrten im örtlichen und regionalen Busverkehr,
- Anlagen für B+R, P+R und K+R, sowie
- eine Packstation.



Abbildung 73 P+R-Stellplatzanlage mit Anlehnbügel und Packstation, Bahnhof Großburgwedel

5.7.3. Bewertung Mobilitätspunkte

Es gibt die Möglichkeit, innerhalb Großburgwedels verschiedene Verkehrsmittel zu kombinieren. Es fehlt ein Leihradangebot. Es fehlen (Mikro-)Mobilitätspunkte abseits der Kernstadt. Der Gedanke der Mobilitätsstation wird, trotz der räumlichen Konzentration der einzelnen Angebote, nicht gelebt und vermarktet.

Es sei daran erinnert, dass die Verbreitung von (Mikro-)Mobilitätspunkten essentiell ist, um die Abhängigkeit vom eigenen Pkw zu mindern.

Kriterium	Wertung
Verfügbarkeit Mobilitätspunkte	4
Verfügbarkeit Mikromobilitätspunkte	6

5.8. Ortsmitte Großburgwedel

Die Betrachtungen zur Verkehrssicherheit gaben erste Indizien zu möglichen Nutzungskonflikten im Ortszentrum Großburgwedels. Die Stärken-Schwächen-Analyse der einzelnen Verkehrsträger bestätigte diese weiter. Verschiedene Nutzungsansprüche überlagern sich in problematischer Weise. Diese sind im Einzelnen:

- Verbindende, schnell fließende überörtliche Verkehre entlang der Straße „Im Mitteldorf“
- Erschließende Verkehre zum Erreichen und Versorgen der ansässigen Einzelhändler
- Rad- und Fußverkehr im Längs- und Querverkehr zum Erreichen der Geschäfte
- Verweilende Menschen in und an den Geschäften

Das Erscheinungsbild der Straße „Im Mitteldorf“ ist deutlich geprägt vom längs fließenden Straßenverkehr. Dieser hat jedoch seine Quellen und Ziele mehrheitlich nicht dort. Die Aufenthaltsqualität wird stark negativ beeinflusst. Mit dem fließenden Verkehr gehen eine starke Trennungswirkung beider Straßenseiten sowie Lärmemissionen einher.



Abbildung 74 Straße Im Mitteldorf mit Geschäften und Außengastronomie zu beiden Seiten und andauerndem Pkw-Verkehr.

Im Bereich der Einmündung Im Mitteldorf / Im Klint gibt es wiederholt Konflikte zwischen dem Autoverkehr und dem Fuß- und Radverkehr. Der Küstergang, nur frei für Fuß- und Radverkehr, mündet direkt am Knotenpunkt. Insgesamt nimmt die Einmündung viel Platz in Anspruch.

Für querende Fußgänger gibt es ca. 50 m westlich einen Überweg. 120 m östlich gibt es eine signalisierte Quermöglichkeit. Erfahrungen zeigen, dass derartige Umwege, auch wenn sie sicherer sind, tendenziell nicht genommen werden. So ist auch hier, dass Zufußgehende die Straße direkt an der Einmündung queren. Dabei werden auch die vorhandenen Rückhalteeinrichtungen vorsätzlich umgangen oder überklettert.

Radfahrende dürfen aus dem Küstergang heraus direkt in den Knotenpunkt einfahren. Es ist aber davon auszugehen, dass dies ggf. innerhalb des Verkehrsgeschehens unbemerkt bleibt. Die Vorfahrt wird mit Verkehrszeichen geregelt. Auf aus dem Küstergang einfahrende Radfahrende wird nicht gesondert hingewiesen.



Abbildung 75 Einmündung Im Mitteldorf / Im Klint. Am linken Bildrand mündet der Küstergang. Radfahrende queren den Knotenpunkt zur Straße Im Klint.

Ortszentrum Großburgwedel

Verkehrssicherheit Hannoversche Straße / Im Mitteldorf

5

Funktionsgerechte Gestaltung Großburgwedel Zentrum

4

Aufenthaltsqualität

4

5.9. Im Klint Großburgwedel

Die Funktionsansprüche Im Klint werden sich in Kürze wandeln. Mit der Neuordnung der Verkehre in Großburgwedel und dem Wechsel der Baulast ergeben sich neue Freiheiten und damit Chancen für eine städtebauliche Aufwertung. Der überörtliche Verkehr wird fortan nicht hindurch geleitet. Die Straße Im Klint wird eine Anwohnerstraße.

Aktuell gibt es entlang des Straßenzuges praktisch keine Aufenthaltsqualität. Der begleitende Gehweg ist schmal und durch eine Hecke begrenzt. Wegen des Pkw-Verkehrs weichen Radfahrende ebenfalls auf den Gehweg aus. Das führt zu Konflikten.

Die begleitende Hecke bringt ein weiteres Problem mit sich, vergleichbar mit Effekten auf Alleestraßen. Eine dichte, geschlossene Randbepflanzung nimmt dem menschlichen Auge seitliche Referenzpunkte für die Wahrnehmung von Entfernung und Geschwindigkeit. Fahrzeuge sind dann tendenziell zu schnell unterwegs. Andersherum können wir Entfernung und Geschwindigkeit direkt auf uns zu fahrender Fahrzeuge schlecht einschätzen.

Die Unfallberichte zeigen ausdrücklich keine Unfälle in diesem Abschnitt. Die stichprobenartig durchgeführten Messungen der Geschwindigkeiten zeigen jedoch, dass die meisten Fahrzeuge zu schnell unterwegs sind.

Der Knotenpunkt Im Klint / Bahnhofstraße / Von-Elt-Straße / Mühlenbruchdamm, sog. „Feuerwehrkreuzung“ schließt nördlich an. Dieser ist wegen einer Länge innerhalb einer Kurve schlecht einsehbar.



Abbildung 76 Im Klint am Amtsgericht Blickrichtung nach Norden. Am unteren Bildrand ist die Zufahrt zur Stellplatzanlage vor dem Amtsgericht. Am rechten Fahrbahnrand sichtbar ist die Hecke als Abgrenzung zum Amtspark. Ein entstehendes Tunnelgefühl verleitet zum schnellen Fahren.



Abbildung 77 Im Klint am Amtspark. Wegen des schnell fließenden Pkw-Verkehrs weichen Radfahrende auf den Gehweg aus. Dort zwingen sich Rad- und Fußverkehr zwischen Hecke und Fahrbahn.



Abbildung 78 Im Klint mit Blick auf die Feuerwehkreuzung. Rechts eine Zugwegung vom Amtspark.



Abbildung 79 Die schlecht einsehbare „Feuerwehkreuzung“.

Im Klint Großburgwedel

Funktionsgerechte Gestaltung Im Klint Großburgwedel

4

Funktionsgerechte Gestaltung „Feuerwehkreuzung“

4

Aufenthaltsqualität

4

6. Potentialanalyse

6.1. Motorisierter Individualverkehr

Neuordnung des fließenden Verkehrs in und um Großburgwedel

Der Durchgangsverkehr in Großburgwedel soll neu geordnet werden. Dies geschieht nach Abschluss aller Arbeiten an den Ortsdurchfahrten und der Umstufung von Straßen im Stadtgebiet. Hauptverkehrsstraßen sind die Ortsdurchfahrten der Kreis- und Landesstraßen.

- Berkhopstraße – Raiffeisenstraße – Schulze-Delitzsch-Straße; neu als Landesstraße
- Kokenhorststraße – Heisterholz; neu als Landesstraße
- Bissendorfer Straße – Dammstraße; neu als Gemeindestraße
- In der Meineworth – Im Mitteldorf; neu als Gemeindestraße
- Im Klint – Bahnhofstraße; neu als Gemeindestraße
- Burgdorfer Straße – Hannoversche Straße (nördlicher Abschnitt); neu als Kreisstraße

Durch die Neuordnung des Verkehrs im Bereich Großburgwedels ergeben sich keine signifikanten Veränderungen mit Blick auf die Erreichbarkeit und die Qualität des fließenden Verkehrs.

Diese Veränderungen werden bereits auf Basis verkehrsrechtlicher Anordnungen kurzfristig umgesetzt. Sie bedürfen keiner gesonderten Zustimmung der Gemeindevertretung.

Neuordnung des fließenden Verkehrs in der Innenstadt von Großburgwedel

Die Innenstadt in Großburgwedel soll im Zuge dessen weitestgehend vom Durchgangsverkehr befreit werden. Das dient der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität. Entsprechende Potentiale ergeben sich für die Ortsmitte und Im Klint. Potenziale dieser Abschnitte werden im weiteren Verlauf gesondert beschrieben.

Neuordnung des fließenden Verkehrs in den übrigen Ortsteilen

In den Ortsteilen gibt es keinen Handlungsbedarf zur Neuordnung der Verkehre.

Umbau von Knotenpunkten zu Kreisverkehrsplätzen

Es sollen nach Möglichkeit weitere Knotenpunkte zu Kreisverkehren umgebaut werden. Dies hilft, den Autoverkehr stadtbildverträglicher zu machen und erhöht die Qualität im Fuß- und Radverkehr. Gelistet sind Knotenpunkte, die nach grober Betrachtung dafür in Frage kommen.

- Knotenpunkt In der Meineworth / Dammstraße (Großburgwedel): Für diesen Knotenpunkt liegt die Baulast und Planungshoheit allein bei der Stadt Burgwedel. Mit der Planung kann unverzüglich begonnen werden. Ein Kreisverkehrsplatz an dieser Stelle würde zudem einen Gegenpol zum „Vatter-Kreisel“ bilden. Beide begrenzen dann östlich und westlich die Ortsmitte.
- Knotenpunkt Isernhägener Straße / Berkhopstraße / Kokenhorststraße (Großburgwedel): Für diesen Knotenpunkt liegt die Baulast bei Kreis und Land. Es gibt wiederkehrende Gespräche und Bekundungen. Ein mittelfristiger Baubeginn ist aktuell jedoch nicht absehbar. Bei Gelegenheit soll durch die Stadt weiter für dieses Vorhaben geworben werden.

- Celler Straße / Hannoversche Straße (Fuhrberg): Für diesen Knotenpunkt liegt die Baulast bei Kreis und Land. Es ist vorab zu prüfen, ob dieser Knotenpunkt hinsichtlich der Leistungsfähigkeit geeignet ist.

Grundsätzliche Beschränkung der zulässigen Geschwindigkeit innerorts auf 30 km/h

Die Verminderung der zulässigen Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h mindert die Lärmemissionen und erhöht die Verkehrssicherheit.

Lärmemission: Nur bei geringen Geschwindigkeiten dominieren die Motorgeräusche. Der eigentliche Lärm im Autoverkehr kommt von den Abrollgeräuschen der Reifen. Diese nehmen ab einer Geschwindigkeit von etwa 30 km/h stark zu. Eine Minderung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h halbiert die empfundene Lautstärke.

Verkehrssicherheit: Der Bremsweg verkürzt sich im Falle einer Gefahrenbremsung von ca. 28 m auf ca. 14 m. Das ist relevant bei abgestellten Fahrzeugen am Fahrbahnrand, in der Nähe von Einrichtungen für Kinder (Schulen, Kitas, Sportanlagen) und in Wohngebieten.

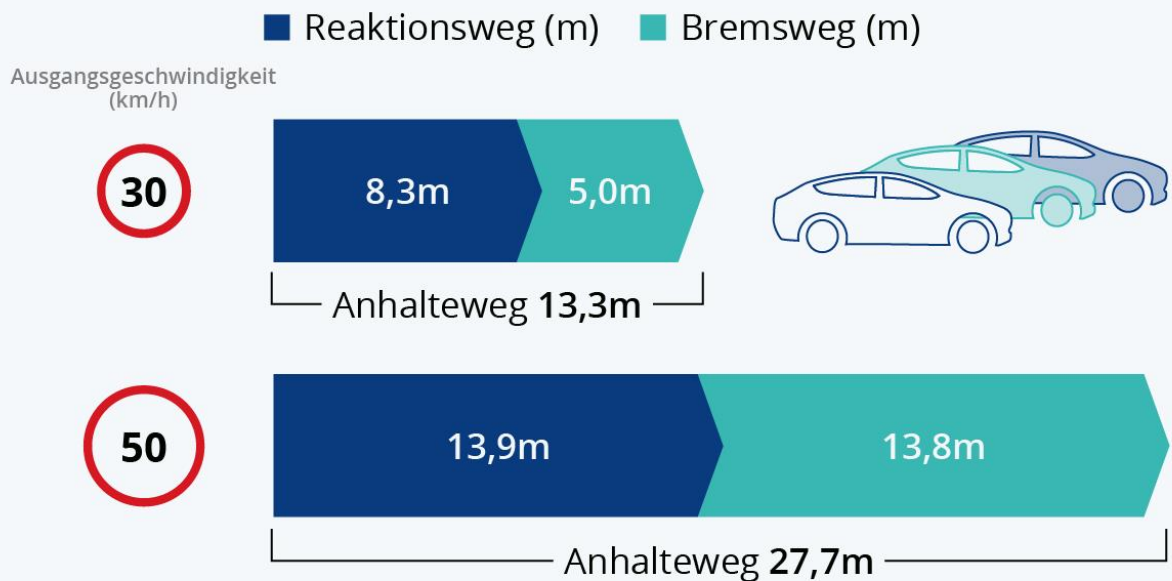
Angenommen sei, dass ein Kind auf einer Entfernung von etwa 10 Meter unerkannt auf die Fahrbahn tritt. Das entspricht etwa der Länge zweier am Fahrbahnrand abgestellter Fahrzeuge. Bei 50 km/h würde das Kind ungebremsst vom Auto erfasst. Es käme zum Zusammenstoß, noch bevor der Fahrer die Gefahrenbremsung einleiten kann.

Die Folge sind schwerste, lebensgefährliche Verletzungen. In etwa jedem zehnten Fall endet der Zusammenstoß mit dem Tod des Menschen. Ist das Fahrzeug ein sogenanntes „SUV“, ist der Aufprall sogar in 3 von 10 Fällen tödlich!

Bei 30 km/h könnte die Gefahrenbremsung rechtzeitig beginnen. Das Kind würde dann mit nur noch 20 bis 10 km/h erfasst. Die Verletzungen sind dann, bei aller Tragik, im Normalfall nicht mehr lebensgefährlich.

Tempo 30 verkürzt Bremsweg um fast zwei Drittel

Durchschnittlicher Anhalteweg eines Pkw bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h und 50 km/h



* Annahmen: Reaktionszeit 1 sek., Bremsverzögerung 6,5 m/sek² (entspricht trockener Fahrbahn)

Quelle: LK Argus GmbH



statista

Eine grundsätzliche Beschränkung auf 30 km/h ist hingegen für Burgwedel nicht praktikabel. Wichtig ist eine sichtbare und fühlbare Kongruenz zwischen zulässiger Geschwindigkeit und Fahrbahnbreite. Eine Verminderung der zulässigen Geschwindigkeit muss mit einer Verringerung der Fahrbahnbreite und einer Anpassung des Straßenraumes einhergehen.

Die Straßenräume entlang der Ortsdurchfahrten sind so gestaltet, dass die Beeinträchtigungen durch den fahrenden Autoverkehr gering sind und sich aus rein fachlicher Sicht keine Notwendigkeit ergibt. Vielmehr würde das die Akzeptanz verkehrsberuhigender Maßnahmen mindern.

Alle Hauptverkehrsstraßen sollen weiterhin mit 50 km/h befahrbar sein. Dies ist auch für Nebenstraßen mit regelmäßigem ÖPNV-Angebot. Dort, wo eine Verminderung der zulässigen Geschwindigkeit aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Lärmschutzes auf 30 km/h sinnvoll ist, wurde dies bereits veranlasst.

Maßnahmen

Maßnahmen (MIV)		Zeithorizont
M1	Bau Kreisverkehrsplatz am Knotenpunkt In der Meineworth / Dammstraße / Im Mit- teldorf (Großburgwedel); Gegenpol zum „Vatter-Kreisel“ als Eingänge in die Orts- mitte	Mittelfristig
M2	Beratung mit Kreis und Land über den Bau eines Kreisverkehrs Isernhägener Straße / Berkhopstraße / Kokenhorststraße (Großburgwedel)	Mittelfristig
M3	Beratung mit Kreis und Land über den Bau eines Kreisverkehrs Celler Straße / Han- noversche Straße (Fuhrberg)	Mittelfristig
M4	Beibehaltung zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h auf Ortsdurchfahrten und Straßen mit ÖPNV-Angebot, sofern eine Minderung auf 30 km/h aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Lärmschutzes nicht geboten ist.	Kurzfristig

Bewertung nach Umsetzung aller Maßnahmen

Kriterium	Wertung alt	Wertung neu
Erreichbarkeit		
Regional	2	2
Kommunal (Burgwedel)	2	2
Fließender Verkehr		
Qualitätsstufen	2	2
Großburgwedel innerstädtisch	2	2

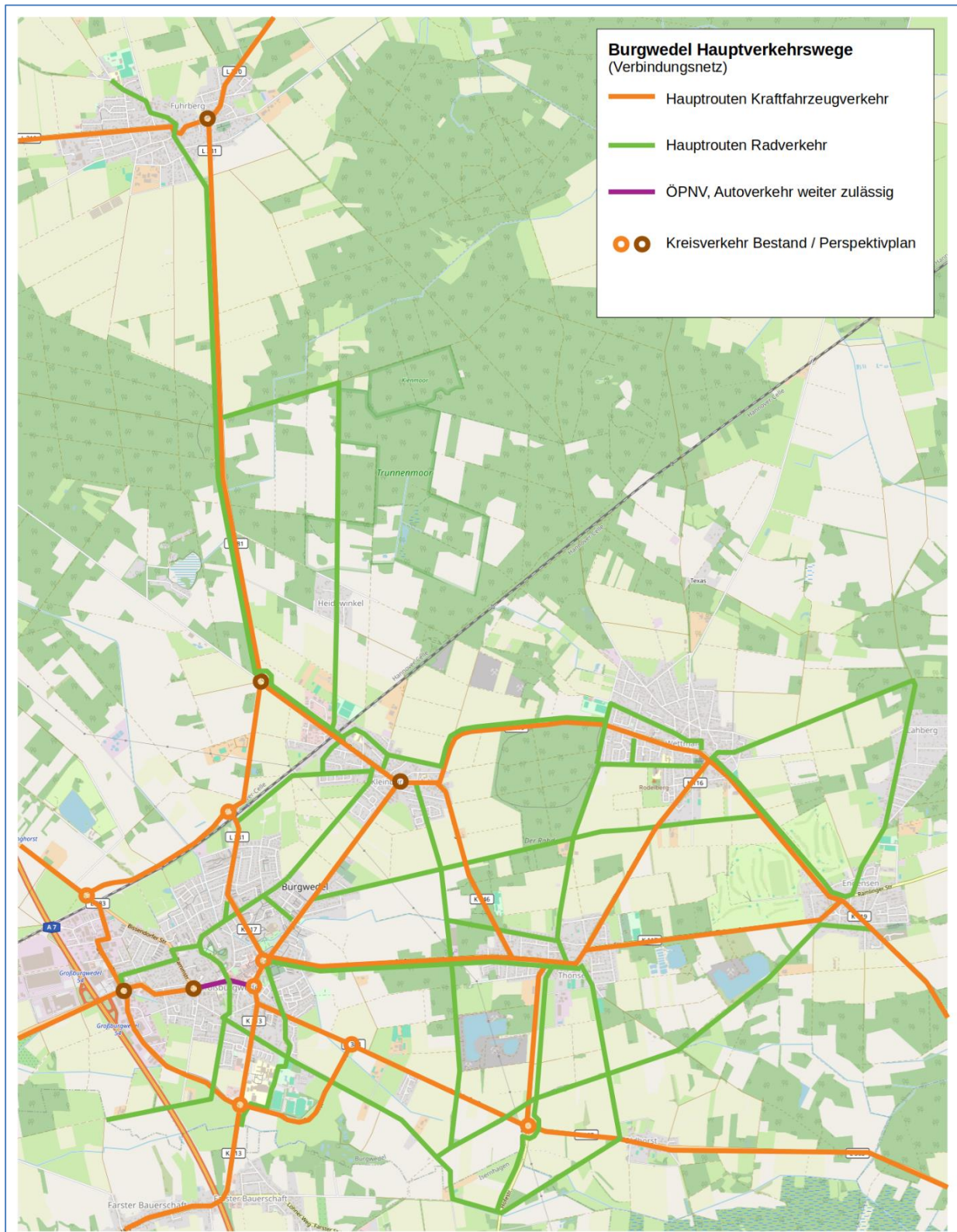


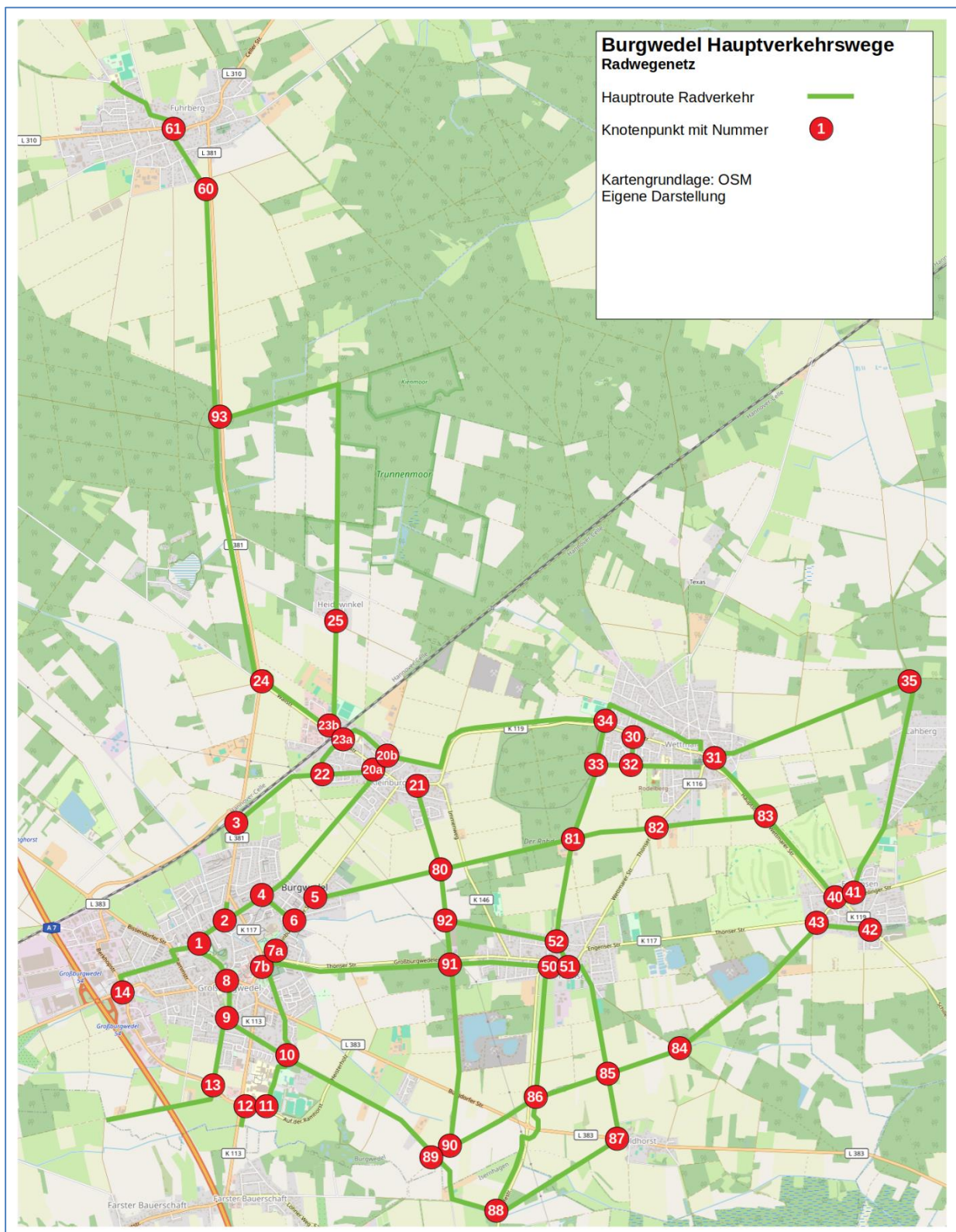
Abbildung 80 Haupttrouten (Verbindungsnetz) für Kraftfahrzeugverkehr und Radverkehr

6.2. Radverkehr

Radverkehrsrouten innerorts

Innerhalb der Ortschaften soll es definierte Radverkehrsrouten geben. Diese führen über Nebenstraßen und Grünwege. Gegenüber anderen Nebenstraßen soll durch ggf. geänderte Vorfahrtsregelungen der Vorrang gegeben werden. Elementar ist ein prioritärer Räum- und Streudienst bei Schneefall und Glätte.

Zur Wegleitung soll ein Knotenpunktsystem etabliert werden. Knotenpunkte sind alle Kreuzungen und Einmündungen, sowie alle Anfangs- und Endpunkte.



Fahrradstraßen

Abschnittsweise sollen entlang der Radverkehrsrouten innerorts Fahrradstraßen ausgewiesen werden. Dabei soll das Befahren durch Kraftfahrzeuge ausdrücklich weiter erlaubt bleiben. Es geht lediglich darum, die Priorisierung des Radverkehrs auf jenen Abschnitten zu verdeutlichen.

Es sei darauf hingewiesen, dass das Ausweisen von Fahrradstraßen eine verkehrsrechtliche Anordnung ist, d.h. nicht bzw. nicht allein vom Votum des Gemeinderates abhängig ist. Das Votum ist als ein Auftrag an die Verwaltung zu verstehen, ein entsprechende Anordnungen auf einzelnen Abschnitten zu prüfen und ggf. zu veranlassen.

Die Umsetzung kann kurzfristig erfolgen. Es gibt marginale Kosten für neue Fahrbahnmarkierungen und Beschilderungen.

Instandsetzung aller Geh- und Radwege an Landstraßen

Alle Geh- und Radwege an Landstraßen sollen möglichst schnell instandgesetzt werden. Das betrifft insbesondere die Geh- und Radwege auf den Relationen

- Kleinburgwedel – Wettmar,
- Kleinburgwedel – Großburgwedel und
- Thönse – Großburgwedel.

Alle Instandsetzungsmaßnahmen sind bislang nur in der Perspektivplanung, d.h. ohne verbindlichen Umsetzungszeitraum. Eine entsprechende Umsetzungsplanung ist zu veranlassen.

Radfahren auf Forst-, Wirtschafts- und Feldwegen

Wege des Realverbandes: Nach gemeinsamen Gesprächen ist der Realverband grundsätzlich bereit, seine Wege offiziell für Radfahrende zuzulassen. Der Vorteil für Radfahrende besteht darin, dass ein offizielles, durchgehendes Netz an Radwegen innerhalb Burgwedels ergäbe.

Aus Sicht des Realverbandes ist hierfür wichtig, dass durch eindeutige, rechtssichere Beschilderung der Vorrang landwirtschaftlicher Fahrzeuge geregelt bleibt. Auf einem Teil der Wege müsse die erforderliche Verkehrssicherheit, bspw. durch Grünschnitt und Befestigung der Fahrbahn, hergestellt werden. Ferner brauche es eine Vereinbarung, die bspw. Haftungsfragen und Kosten für die weitere Instandhaltung klärt.

Diese Details sollen Gegenstand weiterer, vertiefender Verhandlungen zwischen dem Realverband und der Stadt Burgwedel sein. Der Stadtverwaltung wird der Auftrag gegeben, diese Verhandlungen aufzunehmen.

Konflikte zwischen Radverkehr und landwirtschaftlichem Verkehr: Unabhängig von den Eigentumsverhältnissen ist der unterliegende Konflikt unbedingt für alle Forst-, Wirtschafts- und Feldwege zu adressieren. Das (wünschenswerte) Erstarken des überörtlichen Radverkehrs muss im Einvernehmen mit den Interessen der Forst- und Landwirte geregelt werden. Nachfolgend sei ein bislang erfolgreicher Ansatz hierzu als Referenz beworben. Denn der Konflikt zwischen Radfahrenden und dem landwirtschaftlichen Verkehr weder neu noch ein lokales Problem.

Die StVO sieht bislang keine Beschilderung vor, die eindeutig den Vorrang landwirtschaftlicher Fahrzeuge regelt. Aktuell werden die Zeichen 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) oder 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) jeweils mit Zusatzzeichen verwendet. Diese ist allerdings durch das Gebot gegenseitiger Rücksichtnahme nach §1 StVO ableitbar. Danach muss im Begegnungsfalle das Fahrzeug ausweichen, für welches ein Ausweichen am leichtesten möglich ist. Das wird in aller Regel das Fahrrad sein.



Abbildung 81 Beschilderungen von land- und forstwirtschaftlichen Wegen. Zeichen 250 mit Zusatzzeichen (links) und Zeichen 260 mit Zusatzzeichen (rechts). Bevorzugt sei die Variante mit Zeichen 250 nahegelegt.

Die bundesweite Initiative „Rücksicht mach Wege breit“ appelliert bzw. erinnert an das Gebot gegenseitiger Rücksichtnahme. Dieser haben sich bereits mehrere Bauernschaften und Landwirtschaftsverbände angeschlossen, hier am Beispiel des Westfälisch-Lippischen Landwirtschaftsverbandes (WLV). Dabei wird mithilfe von Piktogrammen auf und an Wegen dafür geworben, bspw. Traktoren den Vorrang zu geben.



Abbildung 82 Schild des Westfälisch-Lippischen Landwirtschaftsverbandes

Diese Initiative erfährt in Teilen auch aktive Unterstützung durch die Landkreise und die zuständigen Ministerien. Das Aufbringen der Piktogramme auf die Fahrbahn geschieht mit Sprühkreide und Sprühschablonen. Die dafür erforderlichen Materialien werden in Teilen durch die Verbände und Verwaltungen frei zur Verfügung gestellt.

„RÜCKSICHT MACHT WEGE BREIT“ | 31. AUGUST 2023

Beringmeier: „Sprühaktion wirbt für gegenseitige Rücksichtnahme“



Erfolgreiche Aktion der Landesverkehrswacht und Landwirtschaftsverbände – Ministerin Gorißen bei Sprühaktion vor Ort

Münster <wlv> „Rücksicht macht Wege breit“: Hunderte Mal wurde in NRW in den letzten Wochen die Sprühkreideflasche angesetzt, um mit dem Ansinnen für Rücksichtnahme auf Wirtschafts- und Spazierwegen zu werben. Die Landesverkehrswacht NRW stellte dafür dem Westfälisch-Lippischen Landwirtschaftsverband (WLV e.V.), dem Rheinischen Landwirtschafts-Verband (RLV) sowie den lokalen Verkehrswachten 400 Schablonen und die Sprühkreide zur Verfügung. Begrüßt wurde die Aktion von Silke Gorißen, Ministerin für Landwirtschaft und Verbraucherschutz, die sich am heutigen Donnerstag, 31. August, in Uedem persönlich auf einem stark frequentierten Wirtschaftsweg von der Aktion ein Bild machte.

Abbildung 83 Meldung des WLV, abgerufen am 21. Mai 2025

Der ADFC weist von offizieller Seite zudem darauf hin, dass Radfahrende aus Gründen den landwirtschaftlichen Fahrzeugen den Vorrang geben sollen. Außerdem sollen sie berücksichtigen, dass Feld-, Forst- und Wirtschaftswege in ihrer Beschaffenheit deutlich von regulären Radwegen unterscheiden können.

Landwirtschaftliche Fahrzeuge und Fahrräder teilen sich oft asphaltierte Wirtschaftswege. Der ADFC gibt Ratschläge, wie Radfahrende Konflikte mit Traktoren oder deren Hinterlassenschaften wie Verschmutzungen vermeiden können.

Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) gilt auch auf Wirtschaftswegen. An Kreuzungen hat Vorfahrt, wer von rechts kommt – „rechts vor links“. Trotzdem sollten Vorfahrtsberechtigte vorsichtig sein und mit unachtsamem Verhalten anderer rechnen (OLG Koblenz 12 U 25/05).

Vorfahrt und Ausweichen auf landwirtschaftlichen Wegen

Beim Ausweichen im Gegenverkehr gibt es nur für einseitige Hindernisse oder Engstellen klare Regeln. Wer auf seiner Seite ein Hindernis hat, muss warten. Auf durchgehend schmalen Wegen gilt gegenseitige Rücksichtnahme. Meist werden Radfahrende ausweichen, da Landmaschinen wie Traktoren mit Anhängern oder Anbaugeräten weniger beweglich sind.

Örtliche Gegebenheiten berücksichtigen

Ob langsames Fahren am Wegrand für beide Seiten ausreicht, hängt von den örtlichen Verhältnissen ab. Radfahrende können bei sehr langsamer Fahrt ins Schwanken geraten. Traktorgespänne könnten vom unbefestigten Wegrand in den Feldrain oder Graben abrutschen. Landwirtschaftliche Maschinen dürfen bis zu drei Meter breit sein und zwei Anhänger ziehen. Sicherer ist es deshalb, mit dem Fahrrad möglichst neben dem Weg anzuhalten.

Überholmanöver und Rücksichtnahme

Nach § 5 Abs. 2 StVO darf nur überholen, wer mit wesentlich höherer Geschwindigkeit als der zu Überholende fährt. Als Richtwert gilt eine Geschwindigkeitsdifferenz von etwa 20 km/h. In Ausnahmefällen können auch 10 km/h ausreichen. Moderne Traktoren erreichen Geschwindigkeiten bis zu 40 km/h, manche auch 50 km/h oder mehr, was deutlich schneller ist als die meisten Radfahrenden. Trotzdem sollten Traktorfahrende abwägen, ob sich ein Überholmanöver bei kurzer Reststrecke lohnt.

Wenn der gesetzliche Überholabstand von zwei Metern außer Orts nicht eingehalten werden kann, ist gegenseitige Verständigung wichtig. Radfahrende können durch ein deutliches Handzeichen signalisieren, dass sie mit dem Überholen einverstanden sind. Der Traktor sollte dann langsam und vorsichtig überholen, die überholte Person im Blick behalten und jederzeit bremsbereit sein. Wenn sicheres Überholen nicht möglich ist, muss man es bleiben lassen.

Radfahren auf Wirtschaftswegen

Radfahrende dürfen Wirtschaftswege benutzen, auch wenn ein „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ besteht, sofern die Gemeinde den Weg in einen Radwegeplan aufgenommen hat (OLG Frankfurt 24 U 21/99). Manchmal findet man die Radverkehrswegweisung sogar am selben Pfosten wie das Verbotsschild.

Die meisten Bundesländer erlauben in ihren Naturschutz- oder Landschaftsgesetzen das Fahrradfahren auf privaten Wegen in der freien Landschaft. Nur in Hessen fehlt seit 2023 eine eindeutige gesetzliche Regelung für Wirtschaftswege. Grundeigentümer:innen brauchen eine behördliche Genehmigung, um solche Wege zu sperren (VG Münster 7 K 1509/02). Dies gilt für Feldwege und Wirtschaftswege, nicht aber für Waldwege, die in allen Bundesländern gesondert geregelt sind.

Wirtschaftswege können verschmutzt oder unbefestigt sein

Radfahrende können auf Wirtschaftswegen keine optimalen Verkehrsverhältnisse erwarten und sollten ihre Fahrweise entsprechend anpassen. Gerichte jedenfalls haben Schadensersatzansprüche abgelehnt, wenn Rennradfahrende in Kanalroste gerieten (OLG Koblenz 1 U 1136/96) oder Radfahrende auf unbefestigten Feldwegen stürzten (LG Aachen 4 O 25/98). Auch stärkere Verschmutzungen gehören zu den typischen Gefahren auf Wirtschaftswegen und begründen keinen Anspruch auf Schadensersatz (OVG Lüneburg, 7 OVG A 200/88).

Autor: Roland Huhn, ADFC-Rechtsexperte

<https://www.adfc.de/artikel/traktor-trifft-fahrrad> abgerufen am 19.5.2025

Radabstellanlagen

In direkter Nähe zu Einrichtungen des Einzelhandels sollen weitere Radabstellanlagen gebaut werden. Diese befinden sich bevorzugt auf umgewidmeten Pkw-Stellplätzen an Kreuzungen und Einmündungen.

Unterführung A7

Der gemeinsamer Geh- und Radweg stadtauswärts neben der Fahrbahn ist zu schmal für Begegnungsfälle. Durch einen Ersatz der zwei separaten Fahrstreifen mit einem einzelnen, doppelbreiten Fahrstreifen würde sich die Breite der Fahrbahn um ca. 30 bis 50 cm vermindern lassen. Der Geh- und Radweg könnte entsprechend verbreitert werden.

Im Zulauf auf die Unterführung muss auch die Fahrbahnaufteilung beginnend am Knotenpunkt Iserhägener Straße / Berkhopstraße / Kokenhorststraße verändert werden. Baulastträger auch Land und Bund. Mit diesen müsste eine entsprechende Veränderung diskutiert werden.

Etablierung Leihrad-Angebot

Für Pendler und Tagesbesucher: Es soll ein stationsgebundenes Leihrad-Angebot geschaffen werden. Leihstationen sollen in einer ersten Stufe am Bahnhof Großburgwedel und in der Ortsmitte Großburgwedels sein. Dieses Angebot kann in Kooperation mit privatwirtschaftlichen Anbietern etabliert werden.

Für Fremdenverkehr: Ein weiteres Leihrad-Angebot soll die Möglichkeit eröffnen, für Besuchergruppen, Radwandernde und für mehrere Tage Räder auszuleihen. Typischerweise wird ein solches Angebot durch bspw. eine Touristeninformation oder ein Fremdenverkehrsamt bespielt. Hierfür müsste innerhalb der Verwaltung eine passende Lösung gefunden werden.

Maßnahmen

#	Maßnahme (Radverkehr)	Zeithorizont
R1	Ausweisen von Radverkehrsrouten	kurzfristig
R2	Ausweisen von Fahrradstraßen	kurzfristig
R3	Instandsetzung Geh- und Radweg Kleinburgwedel – Wettmar	mittelfristig
R4	Instandsetzung Geh- und Radweg Großburgwedel – Kleinburgwedel	mittelfristig
R5	Instandsetzung Geh- und Radweg Großburgwedel – Thönse	mittelfristig
R6	Verhandlungen mit Realverband und „Rücksicht macht Wege breit“	kurzfristig
R7	Bau weiterer Abstellanlagen	kurzfristig
R8	Verhandlungen mit Bund und Land zur Neuaufteilung des Straßenraumes in der Unterführung zur A7	mittelfristig
R9	Etablierung Leihrad-Angebot	kurzfristig

Bewertung nach Umsetzung aller Maßnahmen

Kriterium	Wertung alt	Wertung neu
Radverkehr innerorts	4	2
Radverkehr außerorts	3	2

6.3. Fußverkehr

Barrierefreiheit

Alle Furten werden kontinuierlich barrierefrei umgestaltet. Dies geschieht im Rahmen anstehender Instandsetzungen oder Ausbauprojekten.

Weitere Sitzmöbel

Es sollen, nach Absprache mit den Menschen in Burgwedel, bei Bedarf weitere Sitzmöbel aufgestellt werden.

Aufspüren von Angsträumen

Es sollen eventuelle Angsträume aufgespürt werden bzw. gemeldet werden können. Das sind ggf. schlecht einsehbare oder schlecht ausgeleuchtete Wege. Über Verbesserungsmöglichkeiten muss situativ beraten werden. Dies ist keine einmalige Maßnahme.

Wegeleitkonzept

Wichtige öffentliche Einrichtungen sollen ausgeschildert werden.

Maßnahmen

#	Maßnahmen (Fußverkehr)	Zeithorizont
F1	Herstellen vollständiger Barrierefreiheit	mittelfristig
F2	Aufstellen von Sitzmöbeln	mittelfristig
F3	Aufspüren und Beseitigen von Angsträumen	<i>fortwährend</i>
F4	Wegeleitkonzept	mittelfristig

Bewertung nach Umsetzung aller Maßnahmen

Kriterium	Wertung alt	Wertung neu
Fußverkehr innerorts	2	1
Fußverkehr außerorts	2	1

6.4. Öffentliche Verkehrsangebote

Expressbusse Hannover – Großburgwedel

Das vorhandene Angebot mit regionalen Buslinien soll um Expressbusse ergänzt werden. Diese sollen explizit zusätzlich zum bestehenden Angebot fahren. Sie beginnen an den Stadtbahnhaltestellen in Neuenhagen und am Fasanenkrug. Von dort beginnend halten sie erst wieder im Stadtgebiet Großburgwedels.

Die Verkürzung der Fahrzeit betrüge jeweils ca. 10 Minuten. Hierin ist wichtig zu verstehen, dass das Zeitempfinden im ÖV nicht homogen ist. Wartezeiten an Haltestellen werden deutlich verzögernder wahrgenommen. Hingegen wird die Zeit während des Fahrens als kürzer wahrgenommen. Die empfundene Fahrzeitverkürzung durch Expressbusse kann die Attraktivität der regionalen Busse deutlich steigern.

Diese zusätzlichen Leistungen müssten durch den Aufgabenträger bestellt werden. Empfohlen sei ein Probetrieb für wenigstens zwei Jahre.

Die bevorstehende Sanierung der Bahnstrecke Hannover – Celle im Rahmen einer Vollsperrung kann den Anlass für diesen Probetrieb geben. Die zusätzlichen Expressbusse können aus bspw. einbehaltenen SPNV-Geldern oder im Rahmen von SEV-Leistungen bestellt werden.

Straßenbahn Hannover – Großburgwedel

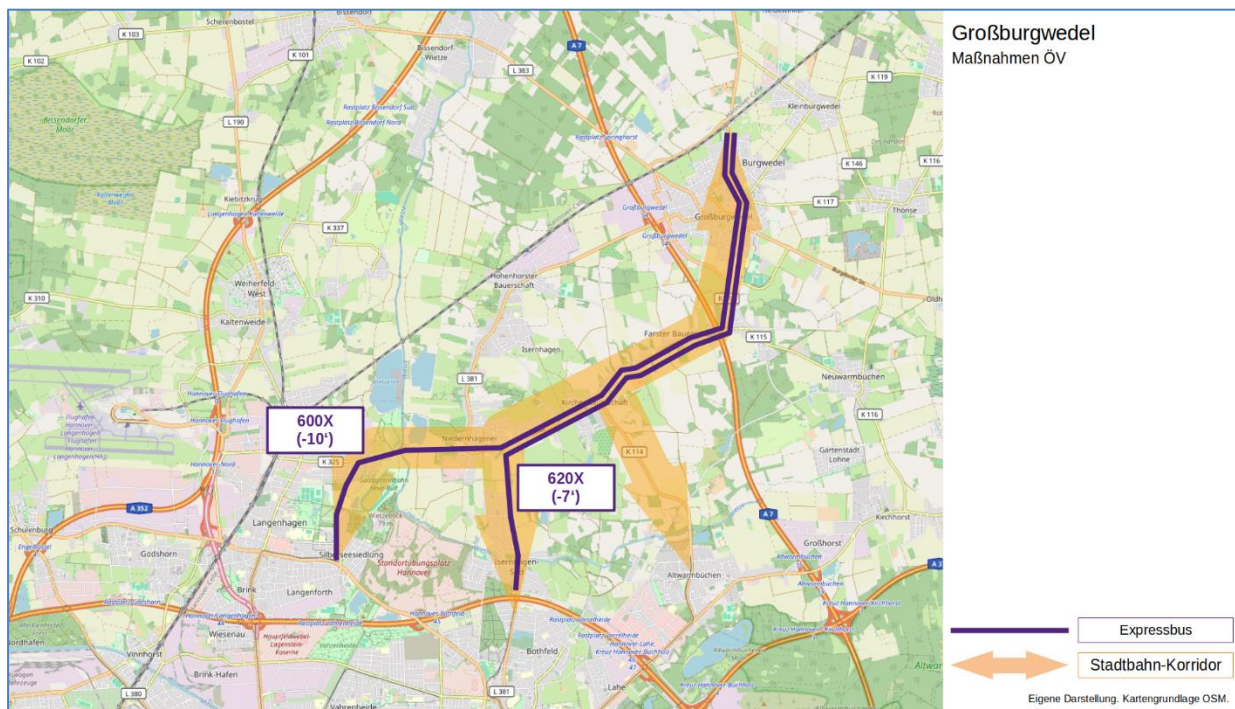
Die Verdichtung des Angebots im regionalen Eisenbahnverkehrs ist nicht absehbar. Alternativ soll eine Anbindung an das Stadtbahnnetz in Hannover verfolgt werden. Das würde verschiedene Vorteile bringen:

- Straßenbahnen bzw. Stadtbahnen sind gegenüber Bussen deutlich beliebter. Es ist zu erwarten, dass deutlich mehr Menschen den ÖV nutzen. Erfahrungen zeigen, dass sich Fahrgastzahlen innerhalb der ersten Jahre bis zu verdoppeln, in einzelnen Fällen gar verdreifacht haben.
- Die Durchbindung einer Stadtbahnlinie würde eine umsteigefreie Verbindung in die Innenstadt von Hannover garantieren. Auch dies würde die Attraktivität des ÖV deutlich erhöhen.
- Gemeinden mit Straßenbahn haben ein deutlich gefestigteres Gefüge. Straßenbahnlinien sind Katalysatoren für städtische Entwicklung. Dies ist wichtig mit Blick auf den zu erwartenden Rückgang der Einwohnerzahlen. Die Stadtbahn wäre ein Standortvorteil. Sie kann den Verlust an Einwohnenden mindern oder ggf. sogar für weiteren, ausgleichenden Zuzug sorgen.

Ein Vorhaben dieser Dimension wird nicht allein durch die Stadt Burgwedel vorangebracht werden. Die Baulast läge auch bei Anliegergemeinden und dem Kreis. Hierzu sei angemerkt, dass die geschilderten Vorteile natürlich auch für alle anderen angebundenen Gemeinden zuträfen.

Für den Planungshorizont bis zur Umsetzungsreife ist von mindestens 10 Jahren auszugehen. Nach aktuellem Stand sind Baukosten von mindestens 200 Mio. € anzusetzen. Diese wären aber mit bis zu 90% nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) förderfähig, sofern ein volkswirtschaftlicher Nutzen nachgewiesen wird.

Der nächste Schritt in dieser Sache soll sein, gemeinsam mit den Anliegergemeinden und dem Kreis eine Machbarkeitsstudie zu veranlassen. Diese prüft die technische Machbarkeit ggf. verschiedener Varianten. Im Anschluss daran kann bspw. eine Flurordnung und eine Flächenfreihaltung veranlasst werden.



#	Maßnahme (ÖPNV)	Zeithorizont
Ö1	Verhandlungen mit Aufgabenträger über zusätzliche Expressbusse	Mittelfristig
Ö2	Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Stadtbahn nach Großburgwedel	Langfristig

Kriterium	Wertung alt	Wertung neu (Expressbus)	Wertung neu (Straßenbahn)
Erschließungsqualität			
Burgwedel gesamt	2-3	2	1
Großburgwedel	2-3	2	1
Angebotsqualität			
Hauptverkehrsachsen	3-5	2-3	1-2
innerstädtische Verbindungen	3-4	3	1-2
Gewerbegebiete	3	3	2

6.5. Mobilitätspunkte

Mobilitätspunkt Großburgwedel

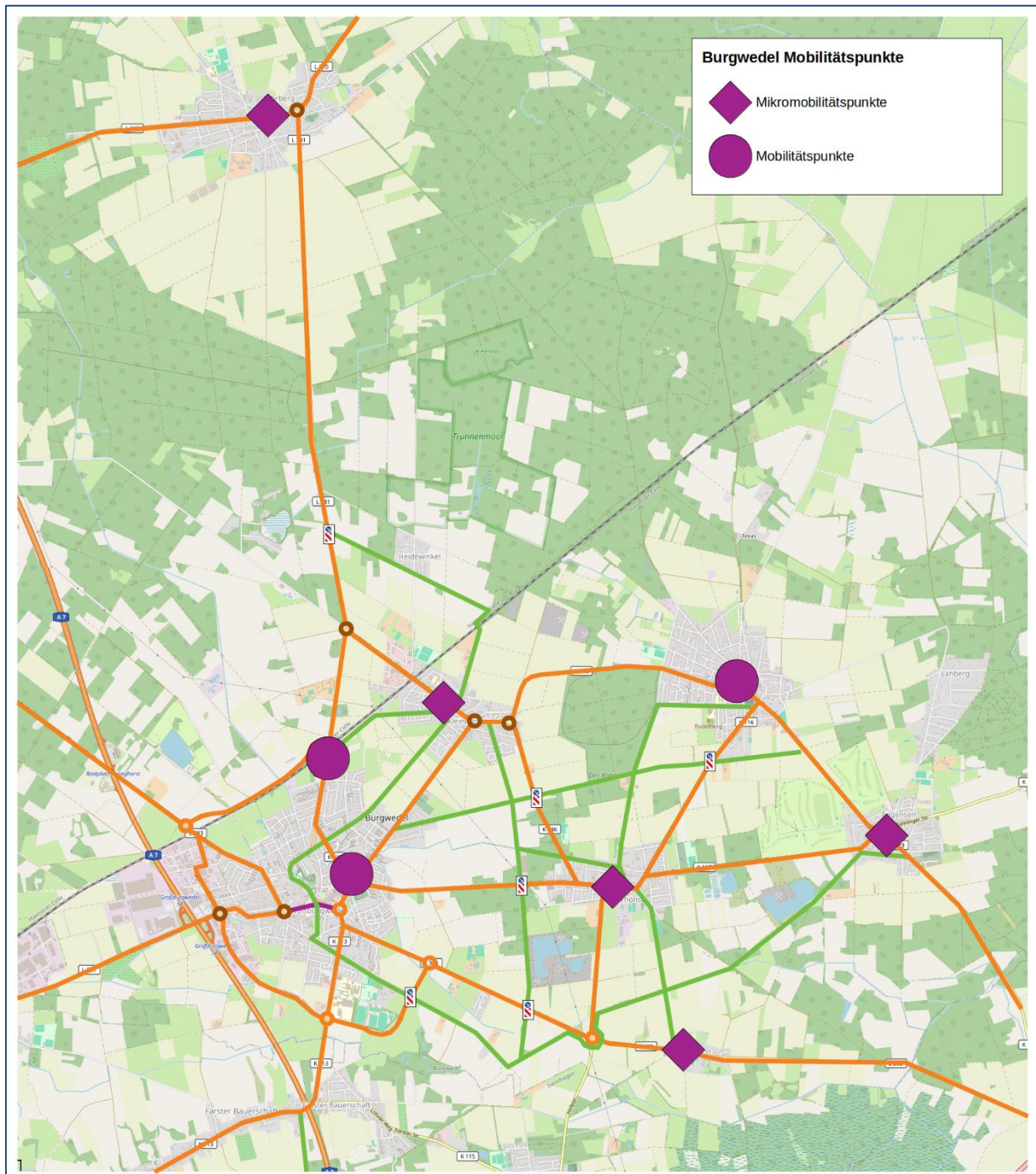
Die am Rathaus vorhandenen Angebote (Radstation, Leihauto, Ladeinfrastruktur, Bushaltestelle) sollen sichtbar zusammengefasst werden und als Mobilitätspunkt beworben werden. Es gibt bislang kein einheitliches Branding für Mobilitätspunkte und Mobilitätsstationen im üstra-Gebiet. Es sei empfohlen, ein solches zu veranlassen.

Mobilitätspunkt Wettmar

Innerhalb des Stadtgebietes bildet Wettmar als Grundzentrum einen kleinen Gegenpol zur Kernstadt. Auch dort soll ein Mobilitätspunkt, idealerweise mit den gleichen Angeboten, etabliert werden. Bislang gibt es in diesem Ortsteil keine entsprechenden Angebote. Mögliche Standorte wären nahe des Einzelhandels oder in direkter Nähe zur Feuerwehr.

Mikromobilitätspunkte

In einer weiteren Stufe sollen in Engensen, Fuhrberg, Heidewinkel, Kleinburgwedel, Lahberg, Thönse und Oldhorst Mikromobilitätspunkte geschaffen werden.



Maßnahme (Mobilitätspunkte)	Zeithorizont
Einheitliches Branding für Mobilitätspunkte im üstra-Gebiet	Kurzfristig
Mobilitätspunkt Wettmar	Mittelfristig
Mikromobilitätspunkte	Mittelfristig

Kriterium	Wertung alt	Wertung neu
Verfügbarkeit Mobilitätspunkte	4	2
Verfügbarkeit Mikromobilitätspunkte	6	2

Bereits seit 2012 gibt es diverse Planungen, Überlegungen und Ansätze zur Umgestaltung der Ortsmitte in Großburgwedel. Die nachfolgend bildlich zitierte Untersuchung von Christoph Schonhoff identifiziert dabei übereinstimmend den Knotenpunkt Im Mitteldorf / Im Klint als Barriere. Die Gestaltung des Marktes wird als mangelhaft beschrieben.



Mit dem Wechsel der Baulast in Großburgwedel ergeben sich für die Ortsmitte neue Freiheiten zur Neuordnung der Verkehre. Der überörtliche Verkehr wird fortan nicht dort hindurch fahren müssen. Der Durchgangsverkehr kann auf ein Minimum reduziert werden. Nur jene Fahrzeuge, deren Start und Ziel tatsächlich im Zentrum liegt, sollen dort fahren.

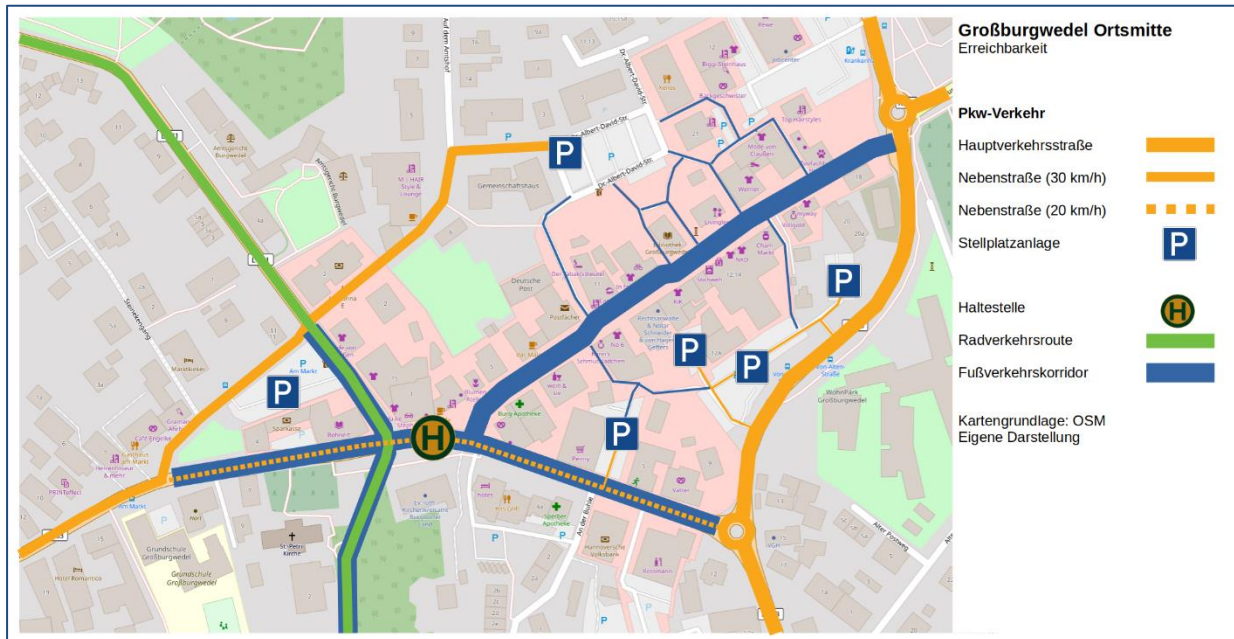


Abbildung 84 Neuordnung der Verkehre in der Ortsmitte.

Entlang der Straße Im Mitteldorf ist eine verminderte Geschwindigkeit und eine weichere Trennung zwischen Fahrbahn und Seitenraum anzustreben. Damit würde der Aufenthaltsfunktion und dem Anspruch einer Geschäfts- und Einkaufsstraße Rechnung getragen.



Abbildung 85 Straße Im Mitteldorf mit Geschäften und Außengastronomie zu beiden Seiten und andauerndem Pkw-Verkehr.



Abbildung 86 Gestaltungsbeispiel für eine „weiche Trennung“. Für den Fahrzeugverkehr ist optisch eine Fahrgasse ausgebildet. Die Begrenzung ist bewusst so gestaltet, dass sie für den Querverkehr durchlässig ist. Menschen sollen innerhalb einer Geschäftsstraße leicht die Straßenseiten wechseln können.



Abbildung 87 Visualisierung der größeren Seitenräume für den Fußverkehr.

Es gibt größere Flächen für das Verweilen und Begegnen gibt. Die Geschäfte erhalten mehr Flächen für Außengastronomie und die Warenpräsentation. Die dann deutlich schmalere Fahrgasse erleichtert das Queren der Fahrbahnseite. Durch eine sehr geringe Geschwindigkeit der Fahrzeuge sind gesonderte Überwege obsolet.

Anders, als im Konzept von 2012 vorgeschlagen, soll jedoch die Straße Im Klint auf Höhe des Marktes nur noch für Radfahrende befahrbar bleiben. Die Einmündung Im Mitteldorf / Im Klint soll rückgebaut werden. Diese Freiheit ergibt sich aus der Umstufung in eine Gemeindestraße.

Die Erreichbarkeit der Geschäfte wird weiterhin gesichert. Im Zuge der Umgestaltung sollen alle Pkw-Stellplätze erhalten bleiben. Das gesamte Areal ist Teil der Städtebauförderung, so dass sich hier Fördermöglichkeiten ergeben.

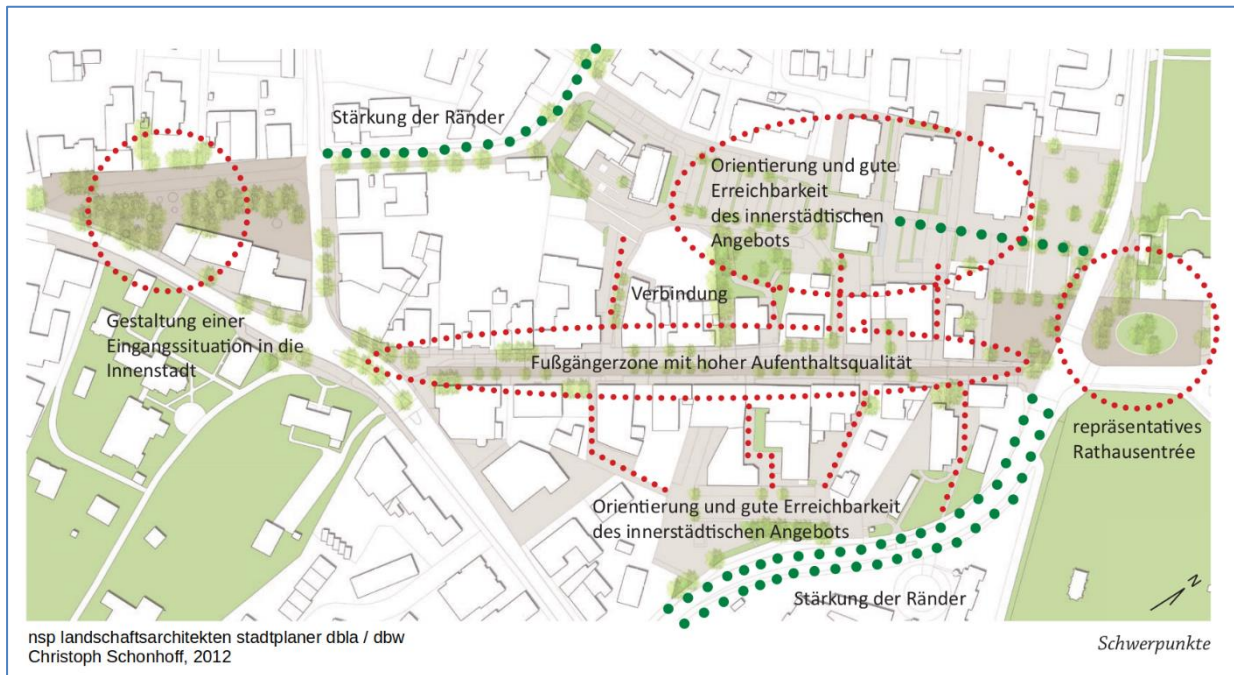


Abbildung 88 Gestaltungsvorschlag von Christoph Schonhoff 2012

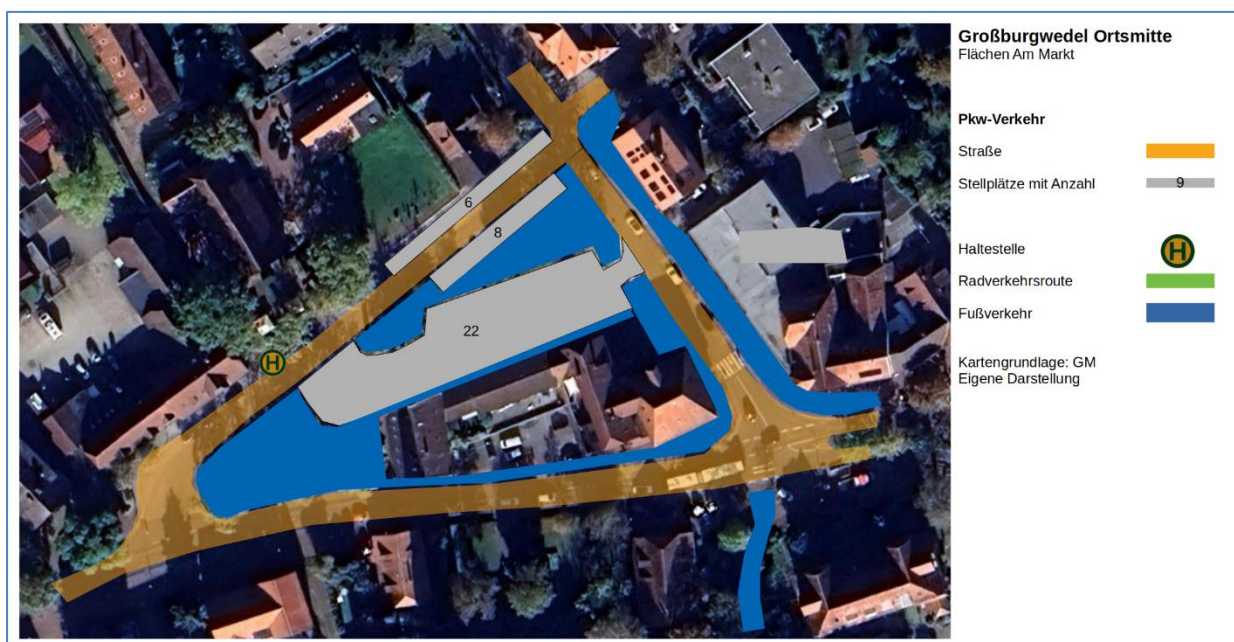


Abbildung 89 Aktuelle Situation am Markt

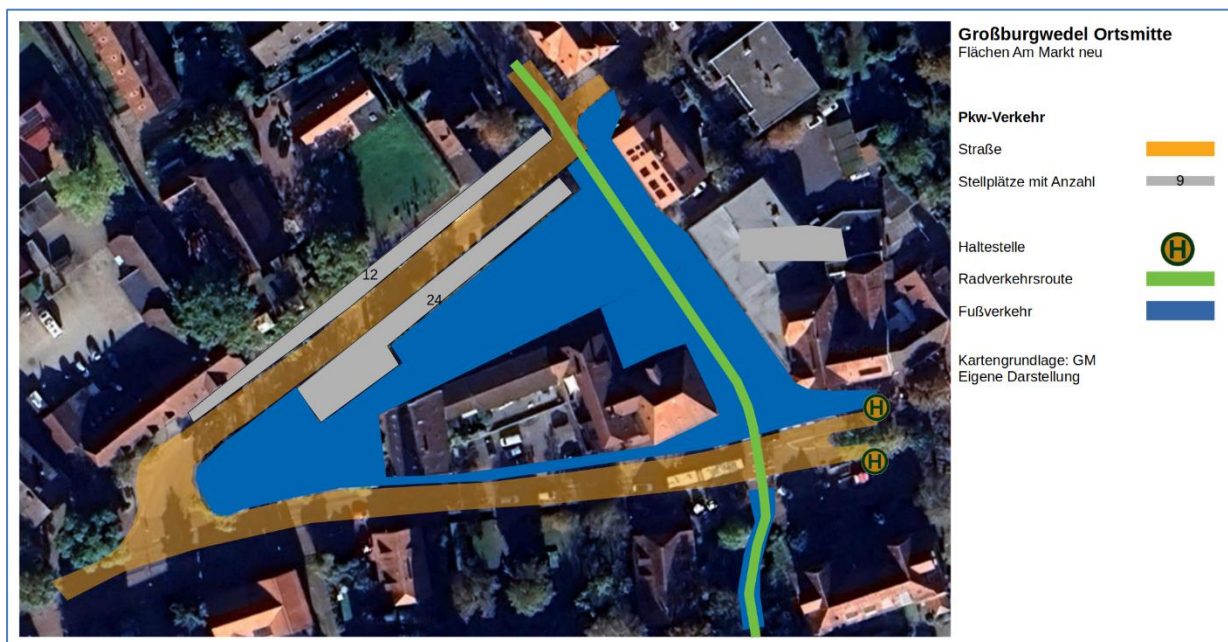


Abbildung 90 Situation am Markt nach Neuordnung



Abbildung 91 Straße Im Klint mit einer deutlich schmalere Fahrgasse nur noch für den Radverkehr. Visualisiert ist die Ausweitung der Seitenräume.

Der Rückbau der Einmündung Im Mitteldorf / Im Klint entschärft einen dargelegten Unfallschwerpunkt. Und er erhöht deutlich die Aufenthaltsqualität. Der Markt wird von seiner Insellage befreit. Die Bushaltestelle soll direkt in die Ortsmitte rücken. In Nord-Süd-Richtung quer nur noch eine Radverkehrsroute den Bereich.

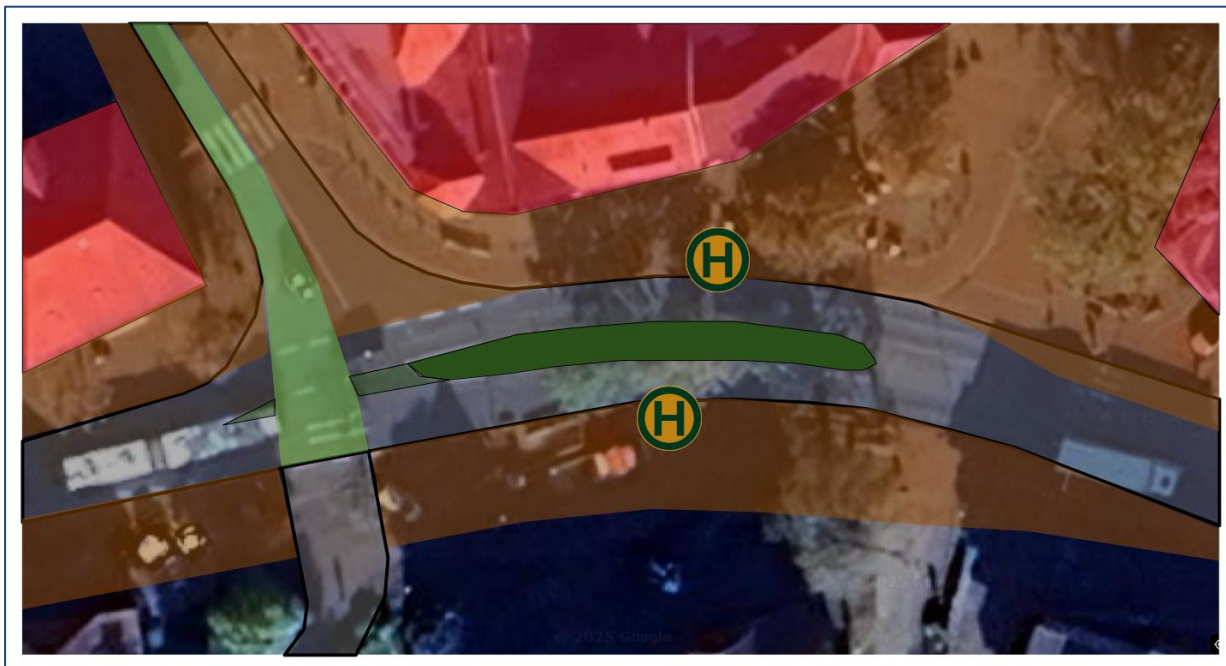


Abbildung 92 Visualisierung Knotenpunkt Im Mitteldorf / Im Klint mit den heutigen Fahrbahnkanten und der möglichen Ausweitung der Seitenräume.

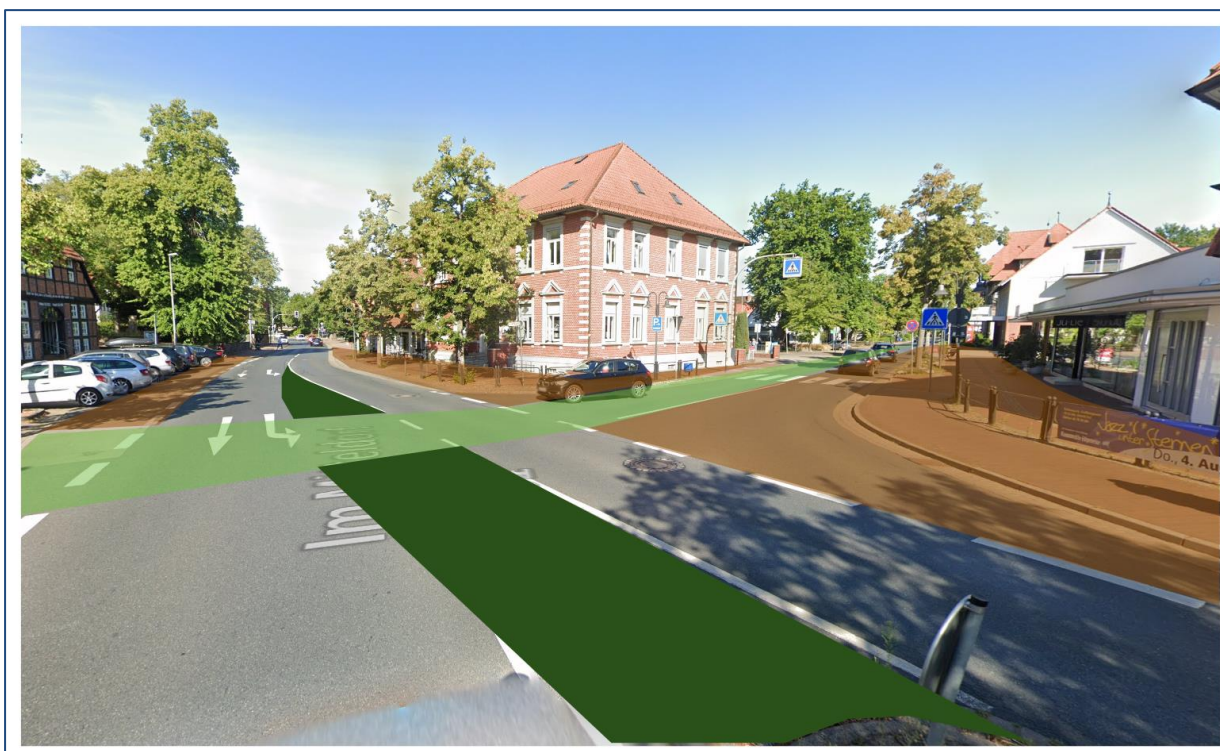


Abbildung 93 Visualisierung ausgeweiteter Seitenflächen am Knotenpunkt Im Mitteldorf / Im Klint.

Anzustreben ist im nächsten Schritt ein städtebaulicher Entwurf. Dieser soll die anzustrebende Neuordnung der Verkehre aufgreifen und das Erstarke der Aufenthaltsqualität im gesamten Areal städtebaulich unterstützen. Das Ziel ist eine ganzheitliche Entwicklung. Das schließt ausdrücklich die Von-Alten-Straße, den Markt und den Stadt- platz westlich der Sparkasse mit ein.

Maßnahme	Zeithorizont	
Städtebaulicher Rahmenplan Großburgwedel Ortsmitte	Mittelfristig	

Kriterium (Ortsmitte Großburgwedel)	Wertung alt	Wertung neu
Verkehrssicherheit Hannoversche Straße / Im Mitteldorf	5	2
Funktionsgerechte Gestaltung Großburgwedel Zentrum	4	2
Aufenthaltsqualität	4	2

6.7. Umgestaltung Im Klint

Mit der Neuordnung der Verkehre in Großburgwedel und dem Wechsel der Baulast ergeben sich für die Ortsmitte neue Freiheiten. Der überörtliche Verkehr wird fortan nicht dort hindurch fahren. Die Straße Im Klint wird Teil des Nebenstraßennetzes.

Sie dient neu dem Erschließungsverkehr und soll einen wichtigen Teil im neuen Radverkehrsrouthenetz einnehmen. Nach Angaben der Verwaltung ist eine Instandsetzung der Straße dringend nötig. Diese Gelegenheit soll genutzt werden, um den gesamten Straßenraum seinen neuen Ansprüchen anzupassen.

Auf Höhe des Amtsparks soll die Straße als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden.



Abbildung 94 Straßenzug Im Klint / Bahnhofstraße



Abbildung 95 Gestaltungsbeispiel eines Wohnwegs



Abbildung 96 Simulation einer Wohnwegs mit Führung von Auto-, Rad- und Fußverkehr auf einer gemeinsamen Fläche.

Mit Blick auf den benachbarten Amtspark ist ggf. eine deutlich grünere, naturnahe Gestaltung des Straßenraumes sinnvoll. Denkbar wäre bspw. die Gestaltung in Form eines Parkweges.

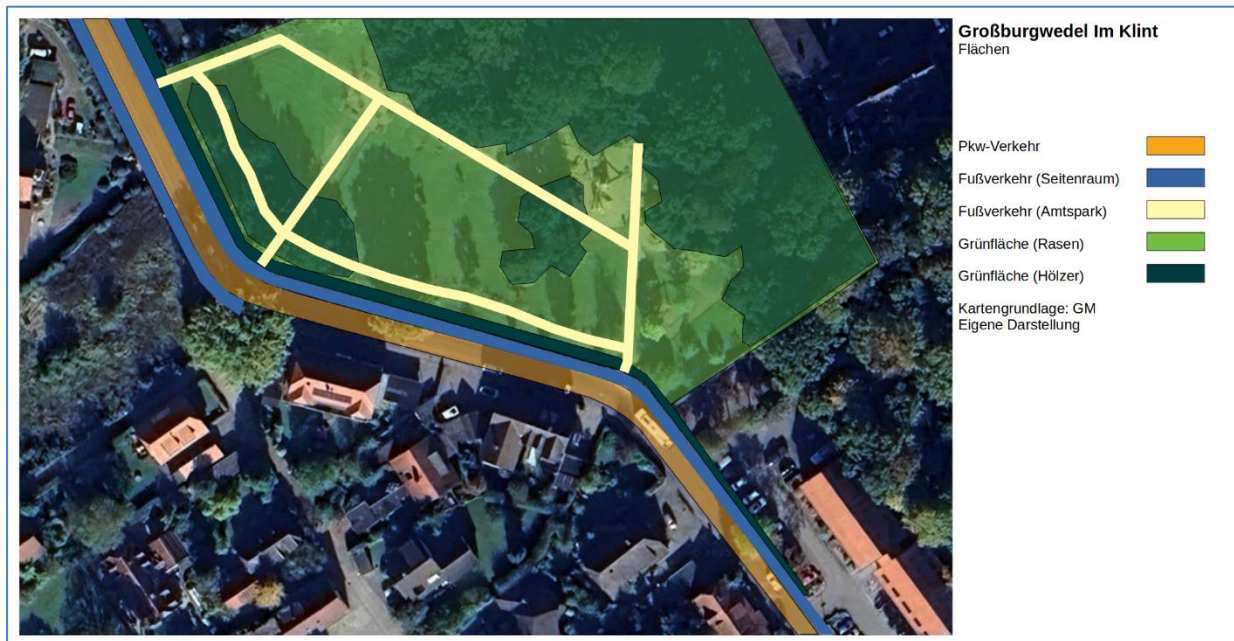


Abbildung 97 Im Klint Höhe Amtspark



Abbildung 98 Im Klint Höhe Amtspark nach Umgestaltung

Im Bereich des Knotenpunktes Im Klint / Von-Eltz-Straße / Bahnhofstraße / Mühlenbruchdamm (sog. „Feuerwehrkreuzung“) soll ein „Shared Space“ umgesetzt werden.

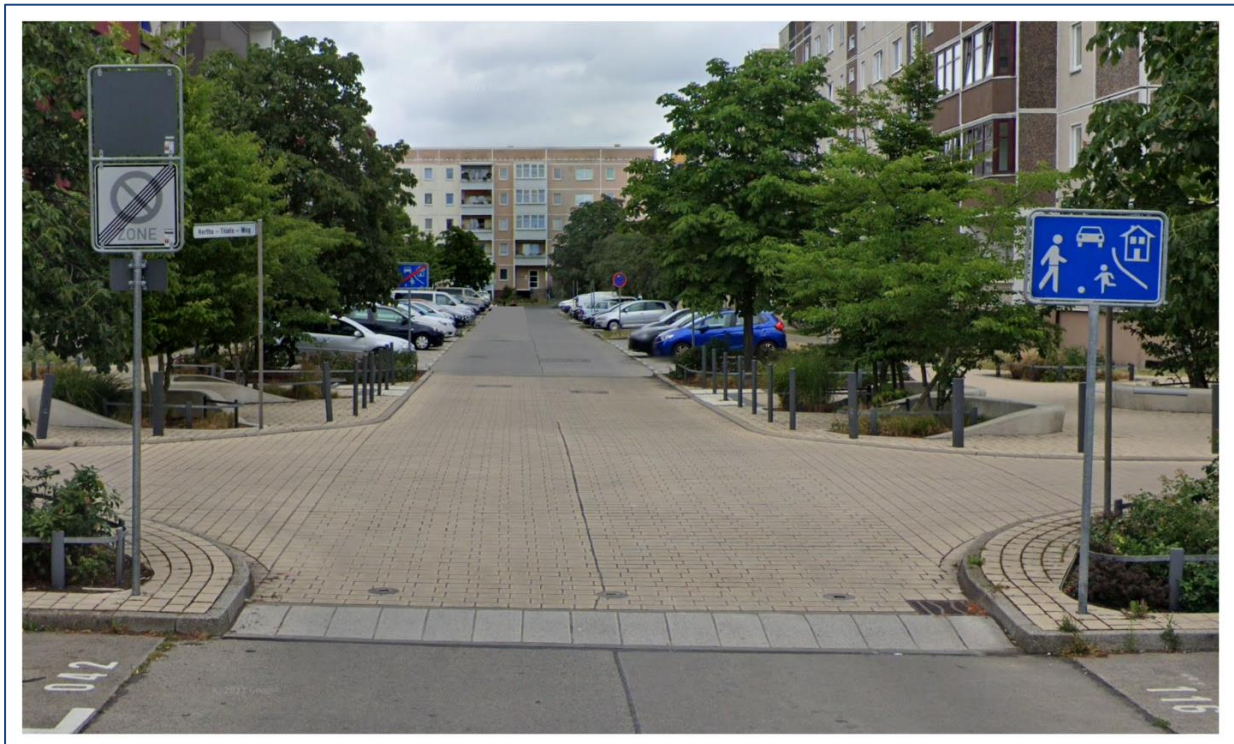


Abbildung 99 Gestaltungsbeispiel einer Kreuzung als Shared Space



Abbildung 100 Simulation Shared Space an der sog. Feuerwehrkreuzung

In einem nächsten Schritt soll das Aufstellen eines Planungsentwurfs oder Gestaltungskonzeptes für die Straße und die Verbindung mit dem Amtspark veranlasst werden. Dieser würde die neuen verkehrlichen Ansprüche mit landschaftsbaulichen Anpassungen unterstützen.

Maßnahme

Zeithorizont

Gestaltungskonzept Großburgwedel „Im Klint am Amtspark“

Mittelfristig

Kriterium (Im Klint Großburgwedel)	Wertung alt	Wertung neu
Funktionsgerechte Gestaltung Im Klint Großburgwedel	4	2
Funktionsgerechte Gestaltung „Feuerwehrkreuzung“	4	2
Aufenthaltsqualität	4	2

6.8. Entwicklungspotentiale

Neue Flächen für Wohnen, Gewerbe und öffentliche Einrichtungen

Der Entwicklung des Stadtgebiets von Großburgwedel sind mit der Bahnstrecke Hannover-Celle und der A7 Grenzen gesetzt. Diese sind nicht fest und können überwunden werden. Es ist jedoch wichtig zu verstehen, dass beide Verkehrsachsen immer eine trennende Wirkung haben werden.

Zu begünstigen ist das Erstarken eines neuen Korridors in Richtung des Ortsteils Kleinburgwedel. Es gibt ein bestehendes ÖV-Angebot, für das eine bessere Auslastung wünschenswert ist. Es gibt vorhandene Infrastruktur mit freien Kapazitäten. Der Bereich zwischen beiden Ortschaften kann für das Ausweisen neuer Bebauungsflächen geeignet sein.

Die Schaffung neuer Wohnungen muss behutsam erfolgen. Das ist einerseits, um das Bild der Orte durch zu schnelles Wachstum nicht zu verfälschen. Und es ist andererseits, weil mit Blick auf den demografischen Wandel das Freiwerden vorhandener Wohnungen zu erwarten ist. Es ist einem Überangebot mit übermäßig leerstehenden Häusern entgegenzuwirken.

Für das Ausweisen neuer Gewerbestandorte soll, wie geplant, der Standort in Kleinburgwedel (jenseits der Bahnstrecke) weiterentwickelt werden.

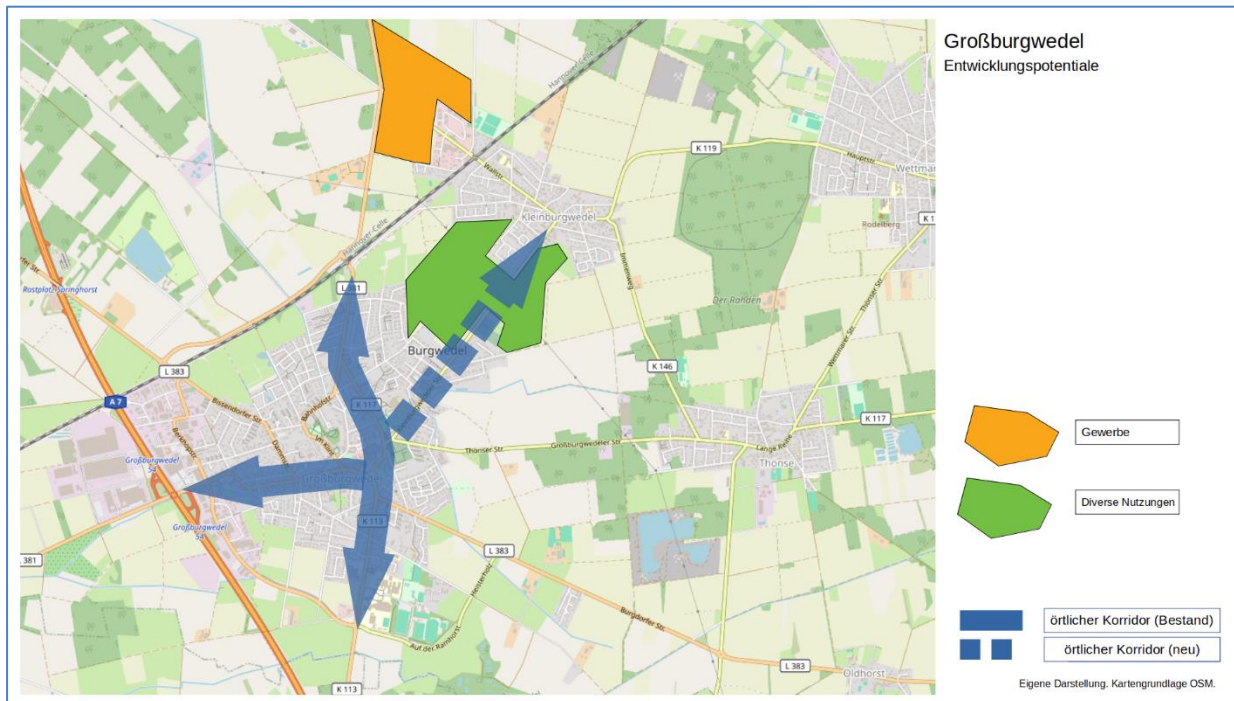


Abbildung 101 Ausbilden eines neuen Entwicklungskorridors nach Nordosten.

(Geförderter) Geschosswohnungsbau

Ein Ergebnis der Befragungen war, dass es jungen Menschen an bezahlbarem Wohnraum fehlt. Ein Teil der Menschen, die für ansässigen Konzerne arbeiten, beansprucht Lohnzuschüsse. Es gibt eine hohe Zahl einpendelnder Menschen. Gleichzeitig fehlt es den Unternehmen an Arbeitnehmenden. Die Verfügbarkeit von Wohnraum für Haushalte mit geringem Einkommen würde hier Erleichterung schaffen.

Junge Menschen müsste nicht für bezahlbare Wohnungen die Stadt verlassen. Am Standort arbeitende Menschen würden in der Stadt ein Zuhause bekommen. Das würde nicht nur einer sozialen Durchmischung dienen. Es würde tendenziell auch einen großen Teil der Pendlerverkehre vermeiden helfen.

Autoarme Siedlungen

Neue Quartiere können gezielt für Menschen gebaut werden, die sich bewusst für ein Leben ohne (eigenes) Auto entschieden haben. Diese liegen idealerweise nahe des Bahnhofs oder nahe ggf. zukünftiger Stadtbahnhaltestellen. Anstelle von Stellplätzen gibt es Leihauto-Stationen. Die Außenbereiche für Fuß- und Radverkehr sind naturnah gestaltet.

Ansiedlung öffentlicher Einrichtungen

Sofern sich die Möglichkeit ergibt, sollen zusätzliche öffentliche Einrichtungen angesiedelt werden. Das können bspw. Behörden, Berufsschulen oder Institute von Hochschulen sein. Es wäre Gegenstand weiterer Planspiele, welche Einrichtungen gut in das Portfolio der Stadt passen.

Maßnahmen

Für diese Maßnahmen sind wegen der großen Unschärfe keine Zeithorizonte benannt.

Maßnahme (Entwicklungspotentiale)

Zeithorizont

Definition eines neuen Korridors für künftige Entwicklungen

-

Erörtern der Möglichkeiten für (geförderten) Geschosswohnungsbau	-
Entwickeln Autoarme Siedlungen	-
Aufstellen eines städtischen Portfolios für die Ansiedlung öffentlicher Einrichtungen	-

Bewertung nach Umsetzung aller Maßnahmen

Von einer Bewertung dieser Maßnahmen wird wegen der großen Unschärfe abgesehen.

7. Handlungsempfehlungen

7.1. Maßnahmenliste

Hier nur zusammenfassende Listung aller Maßnahmen. Folgt noch.

Maßnahmen (MIV)	Zeithorizont

7.2. Maßnahmenmatrix

Versuch der Priorisierung von Maßnahmen, die leicht umsetzbar sind und hohen Nutzen haben. Folgt noch.

8. Fazit und Ausblick

Nachwort. Schreibe ich ganz am Ende. 10 pt

Fließtext 10 pt / duo dolores et ea rebum. Stet clita kasd gubergren, no sea takimata sanctus est Lorem ipsum dolor sit amet. Lorem ipsum dolor sit amet, consetetur sadipscing elitr, sed diam nonumy eirmod justo duo dolores et ea rebum. Stet clita kasd gubergren, no sea takimata sanctus est Lorem ipsum dolor.

Text

Text